OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 lutego 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski**
Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 lutego 1939 r. | NR 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półrocznie 9,— zł za granicą 15— zł.
Konto P. K. O. Nr 803.168. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI W R. 1938

OBROTY OGÓLNE

Obrót towarowy Polski z zagranicą w roku 1938 w porównaniu z latami poprzednimi wzrósł, wynosząc w wywozie 1.185 milionów złotych, a w przywozie 1.300 milionów złotych, Saldo ujemne bilansu handlowego uległo dalszemu zwiększeniu do 115 milionów złotych.

Krzywa wywozu po przejściu najniższego punktu — 925 milionów złotych — w r. 1935, w trzech latach następnych wzrasta i osiąga wspomniany poziom 1.185 milionów złotych.

W okresie więc czterech lat nastąpiła zwyżka o 28 proc. W porównaniu jednak do najwyższego punktu — 2.813 milionów złotych w roku 1929 — wywóz w roku 1938 jest niższy o 58 proc.

Porównując sytuację wywozu polskiego z danymi, dotyczącymi ogólnoświatowego wywozu stwierdzamy, że wywóz z Polski w roku 1938 wynosił 42 proc. wywozu z roku 1929, światowy zaś wywóz stał na niższym poziomie, kształtując się w roku 1938 w wysokości 38 — 40 proc. wywozu z roku 1929.

Wywóz i przywóz światowy w roku 1938 był niższy niż w roku 1937. W Polsce przywóz z zagranicy w porównaniu z rokiem 1937 wzrósł, wywóz nieco zmalał.

Najmniejszy przywóz do Polski odnosi się do roku 1934, wynosił bowiem 799 milionów złotych. Rok zatem 1938 przewyższa punkt najniższy o 63 proc.

Porównanie rozwoju przywozu do Polski z rozwojem przywozu ogólnoświatowego daje, że przywóz do Polski stanowi 42 proc. przywozu z roku 1929, podczas gdy przywóz światowy osiąga zaledwie ok. 40 proc.

Zestawienie obrotów towarowych Polski z zagranicą w okresie od 1922 do 1938 roku przedstawia tablica 1.

Tablica 1.

Handel zagraniczny Polski w latach 1922-1938
(w milionach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Saldo
1922	1.127	1.454	— 327
1923	2.056	1.920	+ 136
1924	2.177	2.542	— 365
1925	2.188	2.755	— 567
1926	2.246	1.949	+ 607
1927	2.515	2.892	— 377
1928	2.508	3.362	— 854
1929	2.813	3.111	— 298
1930	2.433	2.246	+ 187
1931	1.879	1.468	+ 411
1932	1.084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177
1935	925	860	+ 65
1936	1.026	1.003	+ 23
1937	1.195	1.254	— 59
1938	1.185	1.300	— 115

(**Źródło:** Publikacje Głównego Urzędu Statystycznego).

Całkowita wartość przywozu za okres 17 lat wyraża się liczbą 30.204 milionów złotych, wywozu zaś 29.293 milionów złotych. Ogólne saldo bilansu handlowego za lat siedemnaście wynosi więc minus 911 milionów złotych.

Jak wspomnieliśmy wyżej, saldo ujemne bilansu handlowego w roku 1938 uległo dalszemu zwiększeniu. Niewątpliwie nie stanowi to momentu dodatniego w naszej sytuacji gospo-

darczej, gdyż struktura bilansu płatniczego Polski wymaga dodatniego kształtowania się bilansu handlowego. Jednakowoż zważyć należy, że pogłębienie się ujemnego salda bilansu handlowego w roku 1938, względnie przejście z dodatniego salda na ujemne w roku 1937, nie wypływa z pomniejszenia ekspansji Polski w kierunku zagranicy, gdyż wywóz z Polski wzrósł.

Przyczyna ujemnego salda bilansu handlowego leży we wzmożonym przywozie do Polski towarów zagranicznych i to głównie surowców wszelkiego rodzaju. Pozostaje to w związku z ożywieniem życia gospodarczego Polski w ostatnich paru latach, szczególnie w odniesieniu do rozwoju i rozbudowy przemysłu. — W pewnym stopniu zwiększenie przywozu spowodowane jest również wzrostem siły nabywczej społeczeństwa i podniesieniem się jego stopy życiowej.

STRUKTURA OBROTÓW TOWAROWYCH

W związku z tym zastanowić się warto nad poszczególnymi elementami, powodującymi przesuwanie się salda bilansu handlowego. Wykażemy poniżej, jakie nastąpiły zmiany w wywozie i przywozie najważniejszych grup towarów i w jakim stopniu wpływa to na kształtowanie się salda bilansu handlowego.

Możnaby porównywać liczby, obrazujące obrót towarowy, do roku 1937, poprzedzającego rok 1938. Uważamy jednak za bardziej celowe czynić porównanie do innej daty — mianowicie do roku 1934, a to ze względu na to że był to ostatni rok, gdy saldo bilansu handlowego kształtowało się wysoce dodatnio — 177 milionów złotych — (przed obniżką, która nastąpiła w roku 1935) i że rok ten, będący okresem najmniejszych obrotów z zagranicą (wywóz i przywóz stanowił razem 1.775 milionów złotych), stanowił pewnego rodzaju moment charakterystyczny w naszej wymianie towarowej. Toteż porównanie z rokiem 1934 wskaże, w jakim stopniu podniósł się nasz handel zagraniczny od momentu najgłębszego punktu depresji oraz jakie elementy wpływały na zmianę znaku salda bilansu handlowego. Jednocześnie okaże się struktura towarowa handlu zagranicznego Polski.

Obrót towarowy rozpatrywać będziemy w czterech grupach:

1) Towary, przywóz których wzrósł,
2) Towary, przywóz których zmalał,
3) Towary, wywóz których wzrósł
4) Towary, wywóz których zmalał.

Poza tym istnieje pewna grupa towarów, obrót którymi zmienił się bardzo nieznacznie.

Lista towarów, przywóz których uległ zwyżce jest bardzo długa. Wymieniamy tu tylko te grupy towarów, przywóz których wzrósł przynajmniej o 1 milion złotych.

Tablica 2.

Nastąpił wzrost przywozu następujących artykułów (w milionach złotych)

	1934	1938
zboża i strączkowe	1,0	3,1
mąki, kasze, słód, ryż, krochmal	7,3	10,8
owoce	28,0	42,6
rośliny żyjące, lekarskie, pasza	2,1	3,4
drzewo farbiarskie, garbarskie	3,7	5,2
ryby	14,8	23,4
mięso	1,8	3,6
ziemie, kamienie, sól	10,9	16,6
rudy, żużle	15,2	35,2
oleje mineralne, asfalty . . .	1,7	2,8
napoje, spirytus, wina	3,3	4,9
pasze treściwe	1,2	2,7
tytoń i wyr. tytoniowe	22,4	49,4
pierwiastki, kwasy, zasady, sole	11,7	12,9
środki farmaceutyczne . . .	5,4	9,5
barwniki syntetyczne	8,8	10,4
farby mineralne	9,6	13,5
perfumeria, kosmetyka . . .	3,7	5,7
nawozy	4,9	13,3
inne przetwory chemiczne . .	5,9	7,3
skóry	42,8	52,7
skóry futrzane	42,8	52,7
jedwab naturalny i sztuczny .	9,1	11,4
wełna	89,9	111,3
bawełna	132,0	138,6
len, konopie, juta i inne . . .	7,4	9,1
bielizna, odzież, konfekcja . .	1,4	2,4
szmaty	11,2	20,1
kauczuk i jego surogaty . . .	8,0	15,9
korek, wyr. z korka i torfu . .	1,2	2,5
surowce papiernicze	4,8	7,4
tektura, papier, karton . . .	6,7	7,9
wyroby z kamieni	1,7	3,1
wyroby ceramiczne	3,2	6,7
szkło, wyroby szklane	3,0	4,0
surówka, żelazo, stal i wyroby	42,7	92,2
cyna, cynk, ołów i stopy	5,1	10,0
miedź, nikiel, aluminium . . .	22,6	54,3
narzędzia, wyr. nożown., meble	13,5	25,9
kotły, maszyny, aparaty . . .	32,3	130.5
maszyny, aparaty rolnicze . .	1,8	5,5
elektryczne maszyny, aparaty	18,5	50,3
sprzęt elektrotechniczny . . .	3,7	6,7
pojazdy mechaniczne	8,3	52,6
wagi, narz. i aparaty precyzyjne	12,3	26,1
zegary	2,9	8,6
broń (oprócz wojskowej) . . .	0,3	1,3
guziki, spinki itp.	1,6	2,7
przybory piśmienne, rysunkowe	0,9	2,0
biżuteria nieprawdziwa . . .	1,4	2,4
kamienie szlachetne i półszlach.	0,1	3,1

Na specjalne podkreślenie zasługuje wzrost przywozu owoców o 52 proc., ryb o 58 proc., rud i żużli o 132 proc., tytoniu i wyrobów tytoniowych o 121 proc. barwników syntetycznych o 18 proc., farb mineralnych o 41 proc., nawozów sztucznych o 172 proc., skór o 23 proc., skór futrzanych o 52 proc., wełny o 23 proc., bawełny o 5 proc., szmat o 79 proc.,

kauczuku o 100 proc., surówki, żelaza i stali o 116 proc., miedzi, niklu, aluminium o 140 proc., cyny, cynku, ołowiu — o 100 proc., narzędzi o 92 proc., kotłów, maszyn i aparatów — o 304 proc., elektrycznych maszyn i aparatów o 172 proc., pojazdów mechanicznych o 334 proc., wag, narzędzi i aparatów precyzyjnych o 111 proc.

Przechodząc do charakterystyki zmniejszenia przywozu, wyliczamy tu zaledwie dwie grupy artykułów, ujęte w tablicy 3.

Tablica 3.

Nastąpiło zmniejszenie przywozu następujących artykułów (w milionach złotych):

	1934	1938
nasiona, kopra	25,1	20,7
tłuszcze, oleje poch. zwierzęcego	11,1	10,1

Jak widzimy zmniejszenie przywozu jest stosunkowo nieznaczne.

Dla zobrazowania całokształtu przywozu wymienić należy grupy artykułów, przywóz których w roku 1938 niewiele co się różnił od przywozu w roku 1934, a różnica nie przekracza 1 miliona złotych — (wyliczamy tylko te, wartość przywozu których w roku 1938 przekracza 1 milion złotych).

Tablica 4.

Artykuły, przywóz których nie uległ większym zmianom (w milionach złotych):

	1934	1938
materiały rośl. do plecienia . .	2,7	2,9
żywe zwierzęta i ptaki . . .	1,0	0,3
surowce i odp. pochodz. zwierzęc.	4,4	4.0
paliwa mineralne	5,6	5,8
tłuszcze i oleje poch. roślinnego	4,2	4,9
przetwory mięsne, rybne . . .	2,8	3,2
wyroby ze skóry	1,9	1,7
wojłoki, linoleum, wyr. powroźnicze itp.	4,8	5,6
wyroby z kauczuku	6,4	7,1
drzewo i wyroby drzewne . .	3,4	3.6
książki i wytw. graficzne . . .	7,9	8,3
statki wodne, powietrzne . . .	3,8	4,1
instrumenty muzyczne . . .	1,2	1,4

W rezultacie przywóz w roku 1938 w porównaniu z rokiem 1934 wzrósł o 501 milionów złotych, czyli o 63 proc., w porównaniu z rokiem 1929 zmalał o 1.811 milionów złotych, co stanowi 58 proc.

Jeżeli chodzi o wywóz, to wzrost jego w porównaniu do roku 1934 jest mniejszy, wynosi mianowicie 109 milionów złotych, czyli 11 proc. W porównaniu do roku 1929 wywóz zmalał o 1.628 milion. złotych, czyli o 58 proc.

Lista towarów, wywóz których wzrósł (przynajmniej o 1 milion złotych) jest dość pokaźna. Przedstawia ją tablica 5.

Tablica 5.

Nastąpił wzrost wywozu następujących artykułów (w milionach złotych):

	1934	1938
mąki, kasze, słód, ryż, krochmal	15,5	16,8
żywe zwierzęta i ptaki	28,4	58,7
mięso	95,7	157,6
surowce i odp. poch. zwierzęcego	13,9	17,5
ziemie, kamienie, sól	2,0	3,9
paliwa mineralne	179,2	239,5
w tym węgiel kamieny . . .	158,0	217,4
przetwory mięsne i rybne . .	7,2	65,8
pasze treściwe	6,4	8,9
farby mineralne	2,7	4,5
kleje, żelatyna, kity	0,3	1,6
nawozy	10,6	12.5
skóry	5,3	11,0
wełna, sierść, włosie	22,9	24,1
len, konopie, juta itp.	7,1	18,6
szmaty	2,1	3,3
drzewo i wyroby z drzewa	177,5	201,0
tektura, papier, karton	2,7	5,8
surówka, żelazo, stal i wyroby	84,1	94,8
elektryczne maszyny i aparaty	1,2	4,3

Na podkreślenie zasługuje tu wzrost wywozu następujących grup towarów: zwierząt żywych i ptaków — o 107 proc., mięsa — o 65 proc., surowców i odpadków pochodzenia zwierzęcego — o 26 proc., paliw mineralnych — o 34 proc., przetworów mięsnych — o 814 proc., skór o 108 proc., lnu, konopi, juty itp. — o 162 proc., drzewa i wyrobów z drzewa — o 13 proc., surówki, żelaza i stali o 13 proc.

Nie wszystkie jednak grupy artykułów mogą wykazać się wzrostem wywozu. Niestety istnieje szereg artykułów, wywóz których zmalał. Szczególnie silnie zmalał wywóz zbóż i strączkowych — o 26 proc., nasion i kopry — o 43 proc., olejów mineralnych — o 73 proc., skór futrzanych — o 58 proc., bielizny, odzieży i konfekcji — o 49 proc. Szczegóły przedstawia tablica 6.

Tablica 6.

Nastąpiło zmniejszenie wywozu następujących artykułów (w milionach złotych)

	1934	1938
zboża, strączkowe	110,1	81,2
nasiona	24,1	13,7
oleje mineralne	28,6	7.7
napoje, spirytus, wina, ocet . .	5,6	4,3
skóry futrzane	7,8	3,3
bawełna	6,4	4,4
materiały i wyroby dziane . .	1,9	0,5
bielizna, odzież, konfekcja . .	9,5	4,8
wyroby z kauczuku	3,0	0,7
kapelusze, czapki	3,2	1,4

Poza tym istnieje grupa artykułów, wywóz których zmalał lub wzrósł nieznacznie — mniej niż o 1 milion złotych. Wymieniamy tylko te, wartość wywozu których w roku 1938 osiągnęła ponad 1 milion złotych.

Tablica 7.

Artykuły, wywóz których nie uległ większym zmianom (w milionach złotych)

	1934	1938
okopowe, warzywa, grzyby	14,5	14,5
owoce, jagody	1,3	2,2
wiklina, mat. rośl. do plecienia	1,4	1,8
ryby	1,2	1,1
cukier	12,7	12,7
pierwiastki, zasady, kwasy, sole	11,7	12,4
wojłoki, linoleum itp.	1,5	1,4
wyroby koszykarskie	2,1	1,7
książki i wytwory graficzne	1,9	1,3
wyroby ceramiczne	1,3	1,8
szkło i wyroby szklane	1,1	0,9
cyna, cynk, ołów, stopy	29,4	30,0
miedź, nikiel, aluminium	1,2	1,7
kotły, maszyny, aparaty	7,5	6,7
lokomotywy, pojazdy	4,4	4,2

Należy wziąć pod uwagę, że operujemy tu wyłącznie pojęciem wartości przywozu względnie wywozu, gdyż chodzi przede wszystkim o efekt handlu zagranicznego, wyrażający się nie ilościami sprzedawanych towarów, lecz obrotem pieniężnym, powstającym z tego tytułu. Toteż, biorąc pod uwagę, że w omawianym okresie lat 1934—1938 następowały wahania cen większe lub mniejsze, ilościowy (wagowy) wzrost lub zmniejszenie przywozu względnie wywozu nie zawsze pokrywa się ze wzrostem lub zmniejszeniem wartościowym.

KIERUNKI OBROTÓW TOWAROWYCH

W kierunkach naszego wywozu nastąpiły zmiany, niekiedy dość poważne. Zależy to od układania się stosunków handlowych pomiędzy Polską a poszczególnymi krajami, jako też od całego splotu warunków gospodarczych, wychodzących poza ramy umów, traktatów handlowych czy konwencyj.

Jeśli podzielimy wszystkie kraje na dwie grupy geograficzne — Europę i państwa pozaeuropejskie, to okaże się, że przestawianie zwrotnicy handlu polskiego na rynki egzotyczne i zamorskie odbywa się bardzo powoli. Ilustruje to tablica 8.

Tablica 8.

Rynki: europejski i pozaeuropejski wywozu Polski (w milionach złotych)

	1934	1938
do krajów europejskich	848	998
do krajów pozaeuropejskich	127	187

Wynika z tego, że do wszystkich krajów pozaeuropejskich wywieźliśmy w roku 1938 16% ogólnej wartości towarów. W roku 1934 relacja ta wynosiła 13 proc. (w roku zaś 1933—8 proc.) Nastąpiła zatem poprawa co prawda nieznaczna. Wzrost wywozu nastąpił głównie wskutek zwiększenia pojemności rynków na polskie towary w Stanach Zjednoczonych A. P. i w Argentynie.

Jak wspomniano wyżej, ogólny wywóz z Polski wzrósł. W odniesieniu do rynków poszczególnych państw wzrost ten przedstawia się w sposób następujący:

Tablica 9.

Państwa, wywóz do których wzrósł (w milionach złotych)

Europa	1934	1938
Anglia	192	215
Bułgaria	3	16
Estonia	2	3
Finlandia	12	22
Francja	41	45
Grecja	4	10
Holandia	40	54
Niemcy (z Austrią)	219	282
Norwegia	13	20
Portugalia	2	3
Szwajcaria	13	24
Szwecja	45	71
Turcja	1	13
Węgry	5	8
Włochy	37	65
Kraje pozaeuropejskie		
Argentyna	9	23
Egipt	4	8
Indie Holenderskie	0	3
Japonia	2	4
Kolumbia	1	2
Meksyk	2	3
Syjam	0	1
Stany Zjednoczone A. P.	23	63
Urugwaj	0	2
Zw. Poł. Afrykański	3	5

Uwaga: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, np. jeżeli handel zagraniczny wyrażony jest w milionach złotych, znak 0 oznacza, że handel w danym wypadku nie osiąga 0,5 miliona złotych.

Głównymi odbiorcami towarów z Polski, (do których wywóz wynosił w r. 1938 najmniej 20 milionów złotych) są następujące państwa: Niemcy (z Austrią), Anglia, Szwecja, Włochy, Stany Zjednoczone, Belgia, Holandia, Francja, Czechosłowacja, Argentyna, Szwajcaria, Finlandia i Norwegia. Wywóz do wymienionych państw mierzy się liczbą 989 milionów złotych, co w porównaniu z ogólną wartością wywozu do wszystkich państw stanowi 83 proc.

Przeglądając tablicę 9. znajdujemy znaczny wzrost wywozu do: Anglii — o 12 proc., Bułgarii — o 314 proc., Finlandii — o 76 proc., Grecji — o 147 proc., Holandii — o 34 proc., Niemiec — o 29 proc., Norwegii — o 50 proc.,

Szwajcarii — o 88 proc., Szwecji — o 59 proc., Turcji — o 1231 proc., Włoch — o 77 proc., Argentyny — o 148 proc., Egiptu — o 92 proc., Japonii — o 159 proc., Stanów Zjednoczonych — o 175 proc.

Zmalał natomiast wywóz do państw następujących:

Tablica 10.

Państwa, wywóz do których zmalał
(w milionach złotych)

Europa	1934	1938
Belgia	58	57
Czecho-Słowacja	50	43
Dania	31	16
Hiszpania	9	7
Irlandia	15	1
Jugosławia	9	7
Łotwa	7	3
Rumunia	14	8
Z. S. R. R.	25	1
Kraje pozaeuropejskie		
Brazylia	8	6
Chiny	10	2
Kanada	15	1

Zmniejszenie polskiego wywozu do państw objętych tablicą 10 nie jest na ogół wielkie, jednak wywóz do Czecho-Słowacji zmalał o 14 proc., do Danii — o 47 proc., do Irlandii — o 93 proc., do Łotwy — o 52 proc., do Rumunii — o 41 proc., do Z. S. R. R. — o 94 proc., do Chin — o 78 proc. i do Kanady o 91 proc.

Do 3 państw wywóz nie zmienił się w porównaniu do roku 1934. — Są to Australia — 1 milion złotych, Palestyna — 9 milionów złotych i Syria — 1 milion złotych.

Zajmiemy się z kolei sprawą przywozu z poszczególnych państw.

W podziale na państwa europejskie i pozaeuropejskie przywóz do Polski przedstawia

Tablica 11.

Przywóz do Polski z państw europejskich i pozaeuropejskich
(w milionach złotych)

	1934	1938
z krajów europejskich	510	856
z krajów pozaeuropejskich	289	444

Widzimy tu znacznie żywszy udział państw pozaeuropejskich, aniżeli to miało miejsce w wywozie. W porównaniu do roku 1938 procentowy udział państw pozaeuropejskich zmalał do 34 proc., wobec 36 proc. w roku 1934. (W roku 1933 przywóz z poza Europy wynosił 31 proc.)

Rozbijamy na kierunki przywozu według państw. Z większości państw europejskich i pozaeuropejskich przywóz wzrósł, jak to wykazuje tablica 12.

Tablica 12.

Państwa, przywóz z których wzrósł
(w milionach złotych)

Europa	1934	1938
Anglia	86	148
Belgia	25	53
Bułgaria	3	19
Czecho-Słowacja	32	41
Dania	9	11
Estonia	1	2
Finlandia	1	3
Grecja	3	14
Holandia	29	37
Jugosławia	7	10
Niemcy (z Austrią)	145	300
Norwegia	7	19
Portugalia	2	4
Rumunia	9	11
Szwajcaria	22	27
Szwecja	20	45
Turcja	1	11
Węgry	4	8
Kraje pozaeuropejskie		
Argentyna	17	37
Australia	24	28
Brazylia	14	16
Cejlon	2	5
Chile	2	13
Indie Brytyjskie	26	31
Indie Holenderskie	18	19
Japonia	1	3
Kanada	0	6
Meksyk	1	2
Nowa Zelandia	4	8
Palestyna	1	7
Peru	1	3
Stany Zjednoczone A. P.	121	158
Urugwaj	2	7
Zw. Poł. Afrykański	6	8

Warto podkreślić bardzo poważny rozwój przywozu z niektórych państw: z Anglii — o 71 proc., z Belgii — o 109 proc., z Bułgarii — o 489 proc., z Czecho-Słowacji — o 25 proc., z Danii — o 22 proc., z Estonii — o 135 proc., z Finlandii — o 195 proc., z Grecji o 462 proc., z Holandii — o 25 proc., z Jugosławii — o 51 proc., z Niemiec (z Austrią) — o 106 proc., z Norwegii — o 148 proc., z Portugalii — o 107 proc., z Rumunii — o 12 proc., ze Szwajcarii — o 19 proc., ze Szwecji — o 128 proc., z Turcji — o 1344 proc., z Węgier — o 91 proc., z Argentyny — o 115 proc., z Australii — o 17 proc., z Brazylii — o 14 proc., z Cejlonu — o 111 proc., z Chile — o 588 proc., z Indyj Brytyjskich — o 20 proc., z Japonii — o 178 proc., z Kanady — o 2729 proc., z Meksyku — o 101 proc., z Nowej Zelandii — o 76 proc., z Palestyny — o 573 proc., z Peru — o 138 proc., ze Stanów Zjednoczonych — o 31 proc., z Urugwaju — o 255 proc., ze Związku Południowo Afrykańskiego — o 44 proc.

Zmniejszenie przywozu zanotowano tylko w odniesieniu do państw: Hiszpania — z 3 milionów złotych do 1 miliona (z 1934 na 1938 rok) Chiny — z 4 do 3 milionów złotych.

Również niewielka jest lista państw, przywóz z których był podobny w latach 1934 i 1938. Są to: Francja — 46 mil. zł, Łotwa — 1 mil. zł, Włochy — 34 mil. zł, Egipt — 17 mil. zł, Kolumbia — 6 mil. zł i Paragwaj — 1 mil. złotych.

Interesująco przedstawia się kształtowanie się salda bilansu handlowego Polski z poszczególnymi krajami od roku 1934 do roku 1938.

SALDA BILANSU HANDLOWEGO

Tablica 13.

Salda bilansu handlowego Polski z poszczególnymi krajami (w milionach złotych)

	1934	1935	1936	1937	1938
Europa ogółem . . .	**+337**	**+221**	**+218**	**+154**	**+141**
w tym:					
Anglia	+106	+ 65	+ 80	+ 70	+ 67
Austria*)	+ 21	+ 18	+ 14	+ 1	—
Belgia	+ 33	+ 31	+ 41	+ 13	+ 4
Bułgaria	— 1	— 3	— 4	— 8	— 3
Czecho-Słowacja . .	+ 18	+ 18	+ 14	+ 8	+ 2
Dania	+ 22	+ 18	+ 18	— 2	+ 7
Estonia	+ 1	+ 0	+ 0	— 0	+ 1
Finlandia	+ 11	+ 14	+ 16	+ 18	+ 19
Francja	— 5	— 9	+ 0	+ 9	— 2
Grecja	+ 1	+ 2	+ 1	— 6	— 4
Hiszpania	+ 5	+ 5	— 2	+ 2	+ 6
Holandia	+ 11	+ 7	+ 9	+ 3	+ 17
Irlandia	+ 15	+ 2	+ 2	+ 1	+ 1
Jugosławia	+ 3	— 1	— 1	+ 1	— 3
Łotwa	+ 6	+ 6	+ 3	+ 3	— 2
Niemcy	+ 53	+ 16	+ 2	— 9	— 18
Norwegia	+ 6	+ 9	+ 7	+ 3	+ 1
Portugalia	— 0	— 1	+ 1	+ 1	— 1
Rumunia	+ 4	+ 3	— 1	+ 2	— 3
Szwajcaria	— 9	— 11	— 12	+ 4	— 3
Szwecja	+ 25	+ 30	+ 30	+ 38	+ 26
Turcja	+ 0	— 0	— 1	— 9	+ 2
Węgry	+ 0	+ 0	+ 1	— 1	+ 1
Włochy	+ 3	+ 4	+ 5	+ 22	+ 31
Z. S. R. R.	+ 8	— 4	— 7	— 10	— 9
Kraje pozaeuropejskie ogółem . .	**—161**	**—157**	**—195**	**—213**	**—251**
w tym:					
Argentyna	— 8	— 4	— 13	— 14	— 10
Australia	— 23	— 19	— 38	— 38	— 27
Brazylia	— 6	— 10	— 9	— 10	— 10
Cejlon	— 2	— 3	— 3	— 4	— 5
Chile	— 1	— 1	— 2	— 10	— 13
Chiny	— 6	+ 4	+ 1	+ 4	— 1
Egipt	— 13	— 26	— 11	— 9	— 9
Indie Brytyjskie .	— 18	— 26	— 30	— 35	— 22
Indie Holenderskie .	— 18	— 15	— 12	— 16	— 16
Japonia	+ 1	+ 3	+ 4	+ 6	+ 1
Kanada	+ 15	+ 3	— 1	— 5	+ 5
Kolumbia	— 5	— 4	— 5	— 4	— 4
Meksyk	+ 1	— 0	— 0	— 1	+ 1
Palestyna	+ 8	+ 10	+ 1	+ 3	+ 2
Peru	— 1	— 3	— 2	— 2	— 3
Stany Zjedn. A. P. .	— 98	— 80	— 52	— 48	— 95
Urugwaj	— 2	— 3	— 1	+ 0	— 5
Zw. Poł. Afryk. . .	— 2	+ 0	— 3	— 5	— 3

*) **Uwaga:** Austria w roku 1937 częściowo, a w roku 1938 całkowicie liczona z Niemcami.

Widzimy, że saldo bilansu handlowego Polski z poszczególnymi krajami przechodziło różne wahania. Stojąc wciąż przy porównywaniu ze sobą lat 1934 i 1938 możemy stwierdzić, że w stosunku do większości państw saldo uległo pogorszeniu w sensie zmniejszenia się dodatniego lub wzrostu ujemnego. Szczególnie silnie daje się odczuć pogorszenie naszego obrotu towarowego z Anglią, Belgią, Czecho-Słowacją, Danią, Grecją, Islandią, Jugosławią, Łotwą, Niemcami, Rumunią, Chile, Indiami Brytyjskimi, Kanadą, Palestyną.

Są kraje, z którymi nasz bilans handlowy uległ poprawie — Finlandia, Francja, Holandia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Włochy, Chiny, Egipt, Indie Holenderskie, Stany Zjednoczone A. P.

Na ogół biorąc z krajami Europy w dominującej części mamy bilans handlowy dodatni, zaś z krajami pozaeuropejskimi — ujemny.

(d. c. n.)

Bolesław Polkowski

ROZWÓJ LINIJ REGULARNYCH PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1938

Przy omawianiu rozwoju regularnych połączeń okrętowych jakiegoś portu w określonym czasie — w danym wypadku portu Gdyni w roku 1938, musimy uwzględnić przede wszystkim ogólne tło, na którym ten rozwój obserwowaliśmy. Tło to bowiem jest ruchome i faktyczny rozwój połączeń regularnych portu i intensywność ruchu na liniach jest wypadkową z ruchu tego tła i nasilenia wzgl. osłabienia oraz strukturalnych zmian wymiany towarowej portu.

Tym ruchomym tłem, którego nie możemy pominąć przy próbie charakterystyki rozwoju Gdyni jako portu linij regularnych w ubiegłym roku jest ogólna koniunktura przewozów morskich: 1) światowa i 2) europejska. Wreszcie osobno uwzględnić należy jeszcze koniunkturalne zmiany bałtyckie.

Otóż rok ubiegły był rokiem rozwijającego się powoli, a zapoczątkowanego wczesną jesienią roku 1937 zaniku koniunktury w przewozach morskich świata, nieco zamaskowanego przewozami, wywołanymi przez nabierający coraz większego rozmachu wyścig zbrojeń. — Rynek frachtowy Europy osłabł w mniejszym stopniu aniżeli rynek światowy. co stoi

w związku z mniej pocieszającym zjawiskiem koncentrowania się na razie głównych zbrojeń w ośrodku europejskim. Ponieważ jednak przewozy zbrojeniowe w niedużym zaledwie stopniu wpływają dodatnio na przewozy linij regularnych, angażując głównie trampy, więc dla naszych celów przyrównać możemy tło środowiska frachtowego europejskiego do tła przewozów światowych, charakteryzując oba negatywnie — jako przedstawiające obraz spadku koniunktury. Osobno jednak uwzględnić musimy czynnik bałtycki, gdyż znaczenie przewozów bałtyckich nadal wzrasta, w czym poważną rolę gra ruch towarowy obu portów polskiego obszaru celnego — Gdyni i Gdańska. Region frachtowy Bałtyku, z jego stale wzrastającym udziałem procentowym w handlu światowym, w swej własnej linii rozwojowej wyróżnia się jeszcze dodatnio od ogólnej tendencji zniżkowej wymiany towarowej świata.

Przewozy portu gdyńskiego w żegludze regularnej i trampowej są w mniejszym stopniu pod wpływem tej bałtyckiej koniunktury, natomiast raczej same są jej częścią i częściową przyczyną, tak w stosunkach portów bałtyckich między sobą oraz ich stosunków z pozabałtyckimi portami północnej Europy, jak w ożywiających się coraz bardziej przewozach w kierunku portów Bliskiego Wschodu i Ameryki Południowej.

Wystarczy więc jeśli rozpatrywać będziemy rozwój regularnych linij Gdyni jedynie z uwzględnieniem ogólnego tła zmniejszającej się światowej wymiany towarowej. Otóż na jej tle zwiększenie ilości linij w roku sprawozdawczym o dziewięć (z których jedna wprawdzie się nie utrzymała) przedstawia się korzystnie, tym bardziej, że w dwu poprzednich latach wzrost ilości połączeń regularnych był bardzo nieznaczny. W roku 1937 bilans ilościowy połączeń liniowych Gdyni zaledwie można było nazwać dodatnim, gdyż równolegle do powstania paru nowych połączeń tyleż nieczynnych zlikwidowano. W roku 1938, zwłaszcza w drugiej jego połowie, zarysowała się tendencja uruchomiania nowych połączeń liniowych, oraz wzmacniania istniejących, przy wzmożonej konkurencji na połączeniach równoległych, zwiększyło to możliwości i korzyści handlu morskiego przez Gdynię, szczególnie pod względem częstotliwości odjazdów. Tak, w kierunku Antwerpii ku końcowi roku istniało już 5 różnych linij, z których jedna tygodniowa, dwie 10 dniowe, jedna 7 — 14 dniowa oraz jedna 14 dniowa. W praktyce jednak nie dla wszystkich linij była wystarczająca ilość ładunków: statki liniowe, nie mające ładunku, zgłaszają się obowiązkowo na redzie, dla zachowania normalnej okresowości ruchu. Ma to duże znaczenie dla eksportera, który może przecież nadać na statek terminowy ładunek, co nieraz pozwala uniknąć opóźnienia nawet miesięcznego w dostawie ładunku do zamorskiego portu. Antwerpia bowiem w połączeniach oceanicznymi statkami z portami dalekimi ma odjazdy 2 — 4 tygodniowe, wobec czego ważne jest posiadanie możliwości częstszego nadania na statek dowozowy w Gdyni. Statki kursujące niewystarczająco punktualnie (różnica odejścia z Gdyni względem planu większa ponad 2 dni) nie mogą jednak normalnie działać jako dowozowe eksportowe i spełniają dotąd rolę statków importowych, przywożących towary pochodzące z przeładunku z oceanicznych statków w Antwerpii.

To samo dotyczy połączeń z Rotterdamem, Hamburgiem i Londynem, z tym zastrzeżeniem, że połączenie z Hamburgiem statkami pool'u 3 — 4 dniowe wobec znacznej ich częstotliwości nie rozregulowuje się nawet w razie opóźnień pojedynczych statków względem odjazdu statku oceanicznego, do Londynu zaś istnieje tylko idealnie punktualne połączenie wspólne, tygodniowe, statkami Polbrytu i United Baltic Corporation.

Również w kierunku Antwerpii i Rotterdamu istnieją ściśle terminowe połączenia tygodniowe statkami Żeglugi Polskiej S. A. i przeładunek z tych statków korespondencyjnych na statek dalszy w powyższych portach może być z góry wykalkulowany.

Z tego rodzaju komunikacją łamaną z najdalszymi portami świata konkurują skutecznie bezpośrednie dalekie linie portu gdyńskiego. Toteż rozróżniamy wśród nowych linij Gdyni: 1) bezpośrednie dalsze linie, 2) dowozowe linie i 3) linie północno-europejskie, nie mające zasadniczo charakteru dowozowego, lub będące dowozowymi do portu gdyńskiego jako zbiorczo-rozdzielczego, względnie z niej towary przywiezione morzem lub lądem transito, lub na skład do Wolnej Strefy do innych portów rozdzielające.

Do dalszych linij należały:

1) Linia Gdynia-porty zachodnio-italskie i sycylijskie statkami Żeglugi Polskiej, makler Rothert & Kiłaczycki. Linia ta powstała zamiast sezonowej komunikacji owocowej trampami w czasie: listopad — luty pomiędzy Gdynią a portami hiszpańskimi. Już w roku ubiegłym przewozy te musiały być zwinięte w związku z wojną w Hiszpanii. Teraz linia o analogicznej głównej podstawie przewozów (pomarańcze i cytryny sycylijskie) powstała jako dublująca linię włoską, która istniała pomiędzy tymi portami, a portami bałtyckimi, głównie jednak Gdynią. Częstotliwość ruchu statków włoskich na tej linii od września ub. roku zmniejszyła się, końcowym punktem bałtyckim stała się Gdynia i równocześnie nastąpiły: 1) zmiana maklera (obecnie dla italskich statków: Cedro i Ska), oraz 2) uruchomienie tonażu polskiego (makler: Rothert & K.) — Na linii zaczęły kursować nowoczesne statki liniowe Żeglugi Polskiej S. A. — „Hel" i „Puck" oraz jeden z trampów tegoż towarzystwa: przez kilka miesięcy zimowych — sezon przewozu

owoców — tonaż polski obsłużył większą część ruchu.

2) Linia Lewantyńska towarz. „Torm“ Dampskibsselskabet w Kopenhadze z odjazdami z Gdyni 20—30 dniowymi do Tel-Aviv, Haify, Alexandrii i innych portów Bliskiego Wschodu (makler: Rummel & Burton). Tonaż tej linii — to przeważnie nowe motorowce, które wprost ze stoczni stawiane są pod ładunek do Gdyni, skąd rozpoczynają swą „dziewiczą podróż“. Powstanie tej linii obok kombinowanej linii szwedzko-polskiej do portów Bliskiego Wschodu (maklerzy: dla szwedzkich statków Bergtrans, dla polskich: Rothert & K.), która stawia stale dużo dodatkowych statków, świadczy o rozwijającej się bezpośredniej wymianie towarów w komunikacji liniowej pomiędzy Gdynią a Palestyną, Egiptem, Turcją, Grecją, Bułgarią i innymi krajami południowej Europy i Lewantu.

3) Portugalska linia „Sociedade Geral Line“ z Gdyni do Południowej Ameryki, z odjazdami 30-dniowymi. Nastąpiły 2 odjazdy na jesieni ub. r., jednak linia się nie rozwinęła. Makler linii Rummel & Burton.

Do linij dowozowych należały:

4) Linia importowa z portów południowego Pacyfiku via kanał panamski do Gdyni, armator Knut Knutsen O. A. S. Haugesund, makler Bergtrans. Statek przybywa raz w miesiącu. Zgłoszona z końcem roku linia miała pierwszy przyjazd z początkiem stycznia b. r.

Do linij dowozowych należą:

5) Linia Gdynia-Gdańsk-Antwerpia firmy „Belba Line“, Antwerpia, częstotliwość 7 — 14 dniowa. Firma ta, norweskiego armatora, uprawia żeglugę na linii dwoma statkami norweskimi, z których jeden obecnie podniósł fińską banderę.

6) Linia Gdynia-Gdańsk-Antwerpia armatora duńskiego A. P. Möller w Kopenhadze, nazwana: „Maersk Antwerp — Poland Line“, gdyż statki tego armatora noszą imiona niewieście, o nazwisku Maersk, np. „Vibeke Maersk“. Odjazdy tej lini są 10-dniowe. Maklerem linii jest firma Bergtrans.

Do linij niedowozowych północnej Europy należą:

7) Linia Gdynia-Gandawa Żeglugi Polskiej, S. A., utrzymywana motorowcem nowoczesnym „Oksywie“, w odstępach 18 dniowych. Linia ta powstała przez przedłużenie połączenia Gdynia-Hamburg, utrzymywanego poprzednio powolnym statkiem. Regularne połączenie z ważnym ośrodkiem przemysłowym belgijskiej Flandrii, odbiorcą lnu, drzewa, ziemniaków-sadzeniaków, niektórych zbóż, oraz drobnicy, eksportującego równocześnie tomasynę oraz wyroby przemysłowe, było od dawna potrzebne, uzupełniając ożywione już dziś połączenie z Antwerpią.

8) Łotewska linia Ryga-Kłajpeda-Gdańsk-Gdynia początkowo wprowadzona jako dwutygodniowa, skutecznie dubluje połączenie z tymiż portami Żeglugi Polskiej, która jest równocześnie maklerem łotewskiej linii. Nie można jednak w tym wypadku, jak w innych, kiedy frachtowane są przez Żeglugę Polską obce statki, mówić o rozszerzeniu tonażu polskiej linii, gdyż powstała tu nowa łotewska linia, podobnie jak 8 lat temu do fińskiej linii „Angfartygs“ Helsinki — Polska przyłączona została linia polska. Powstała wówczas „bipolarność“ linii, wyrażająca się w równoległym tonażu dwu udziałujących bander, w przejęciu agentur obu bander na każdym końcu linii przez towarzystwo znajdujące się u siebie w porcie macierzystym i t. d. To samo zachodzi obecnie na linii polsko-łotewskiej. Sądząc po pojawiających się już dodatkowych statkach i zwiększaniu się przewozów obie linie, już istniejąca polska i nowa łotewska mają odpowiednie widoki rozwoju.

9) Linia Gdynia - Gdańsk - północno - wschodnia Szwecja, głównie Sundsvall i Hernösand. Statki Mathies Reederei A. G. i H. M. Gehrckens w Hamburgu, makler Bergtrans. — Została zgłoszona na jesieni jako 10 dniowa i obecnie jest przerwana z powodu zimowych przeszkód nawigacyjnych.

Unieruchomiona w roku sprawozdawczym z dawnych linij była tylko jedna: do Indyj Wschodnich, towarzystwa D. D. G. Hansa w Hamburgu-Bremie, której bezpośrednie załadowania w Gdyni ustały na rzecz przeładunku ze statków dowozowych. Linia ta jako eksportowa miała za mało ładunków, ażeby „podstawiać“ statki do załadowania w Gdyni.

Natomiast na niektórych liniach panowało znaczne ożywienie. Prócz wymienionej linii lewantyńskiej podkreślić należy duży ruch, ale i ożywioną konkurencję frachtową na linii Gdynia-Ameryka Południowa. Linia G.A.L.Ż. stawiała liczne dodatkowe statki, szwedzka Johnson Line miała dużo bezpośrednich statków, oraz Finland Syd Amerika Linien wprowadziła niektóre jednostki dotąd nieznane.

Wg ogólnej opinii kół fachowo pracujących nastąpiło na liniach regularnych przesunięcie na rzecz wartościowych przewozów. Zwłaszcza jesień ub. roku można charakteryzować jako okres wzmożonych przewozów towarów na liniach regularnych, co tylko częściowo uzasadnione było sezonowym nasileniem przewozów eksportowych przez port gdyński.

Klt.



PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W STYCZNIU 1939 R.

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały godzin 14.967 z zużyciem prądu 152.462 KWh. i przeładowały 245,826 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc styczeń w bieżącym roku 102,5 proc., w ubiegłym roku 138 proc., spadek zatem wynosi 20,5 proc.

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W STYCZNIU 1939 R.

W ciągu stycznia br. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 571 statków o pojemności 539.094 nrt. na wejściu, i 572 statki o pojemności 550.658 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków na wejściu	Ilość statków na wyjściu	N. R. T. na wejściu	N. R. T. na wyjściu
1	Polskarob	108	116	157,389	154,589
2	Bergtrans	97	96	88,851	79,871
3	Polska Agencja Morska	70	71	67,071	80,014
4	Rothert i Kiłaczycki	35	42	33,122	37,965
5	F. G. Reinhold	42	42	29,360	29,868
6	Progress	25	27	22,361	29,581
7	American Scantic Line	8	8	24,920	24,920
8	Rummel i Burton	37	34	21,263	23,853
9	Behnke i Sieg	42	42	16,889	13,961
10	Pantarei S. A.	2	25	14,852	14,570
11	Polbryt S. A.	16	18	13.412	14,401
12	Oceaniczna Ag. Okrętowa	4	4	9,620	9,620
13	M. Z. Cedro i S-ka	8	8	9,111	9,111
14	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	5	5	8,880	8,880
15	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	1	1	8,102	8,102
16	Ferd. Prowe	16	16	5,024	4,211
17	Aug. Wolff et Co	8	6	3,744	3,282
18	Pantareis S. A.	2	2	2,580	2,580
19	Paged	1	—	790	—
20	Pomorze	3	2	394	263
21	Mewa	6	1	398	91
22	Delfin	3	1	321	113
23	Bandera	1	1	186	186
24	Korab	3	—	353	—
25	Kapitan	3	3	21	21
	razem	571	572	539,094	550,658

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W STYCZNIU 1939 R. (Według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Rok 1939 rozpoczął się pod znakiem pewnego ożywienia na rynkach frachtowych. Frachty jednak utrzymały się przeważnie na poziomie stawek, notowanych pod koniec roku ubiegłego.

Drzewo. W okresie sprawozdawczym eksportowano drzewo jak i w poprzednich miesiącach. Tylko w mniejszych ilościach i to przeważnie na warunkach linij regularnych. Ładunki całostatkowe oferowano po tak niskich stawkach, że tylko w nielicznych wypadkach udało się zacharterować statki.

Żaglowce. W dziedzinie frachtowania małego tonażu można było zauważyć pewne ożywienie, przy czym stawki frachtowe utrzymały się jednak na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Na ogół trzeba zaznaczyć, że tonażu było dostatecznie tak, że frachtowanie nie natrafiało na większe trudności, co w pierwszym rzędzie zawdzięcza się łagodnej zimie. Za zboże płacono do jednego portu Danii — nie dalej położonego na północ niż Aarhus, Rmk. 5,50, a za makuchy w tej samej relacji Rmk. 6,50.

Zafrachtowano również kilka partyj drzewa do Danii po sh. 25/— do 26/— za std. Pojawiło się na rynku kilka ładunków kukurydzy, za które płacono Rmk. 5,50.

Zboże. Notowane ożywienie w dziedzinie eksportu zboża, jakie panowało w pierwszej połowie stycznia rb. osłabło znacznie w drugiej połowie stycznia. Zainteresowanego tonażu była dostateczna ilość tak, że jedyną trudnością przy frachtowaniu zboża była stawka frachtowa. Płacono do Antwerpii w pierwszej połowie stycznia rb. 3/3 Gold, natomiast w drugiej połowie płacono już tylko 3/— do 3/1½ Gold.

Węgiel. W dziedzinie eksportu węgla z Gdyni i Gdańska zanotowano w stosunku do grudnia ub. roku pewne ożywienie. Stawki frachtowe kształtowały się do poszczególnych krajów, jak następuje:

za statek o wielkości 1700 do Lorient 6/6
za statek o wielkości 2000 do La Rochelle 6/9
za statek o wielkości ca 3000 do Rouen 6/—
za statek o wielkości 2200 do Bayonne 7/—.

Do Holandii płacono: za statek o wielkości ca 3000 ton w pierwszej połowie stycznia rb. sh. 5/—, a w drugiej połowie sh. 4/9.

Do Belgii (Antwerpia) płacono: za statek ca 3000 ton sh. 3/9 do 4/—.

Zafrachtowano również szereg statków na morze Śródziemne a m. in.

2300 ton Malta sh. 9/—;
3/3300 ton Alexandria sh. 8/4⅓;
3300/6000 ton Jugosławia sh. 8/3 do 8/6;
ca 2700 Dakar sh. 7/6.

Zanotowano również kilka zafrachtowań do Ameryki południowej a m. płacono w drugiej połowie stycznia za statek o wielkości 7500 ton 13/10½. Za statek o wielkości 7000 ton 14/— (Buenos Aires).

Do Szwecji zafrachtowano cały szereg statków oraz zawarto kontrakty. Płacono ca 2700 ton do Stockholmu 4/4⅓ 1.000 ton wyładunku; do Gefle 4/4⅓ ppt.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1938.

W roku 1938 przewozy łączne na statkach polskiej floty handlowej objęły 1.718.024,3 t. towarów, z tego w wywozie 1.115.759,4 ton, w przywozie 462.147,6 t., w tranzycie morskim 9.406 t., oraz w przewozach między portami zagranicy 130.711,3 ton. Podkreślić należy rozwój przewozów między portami zagranicy, w większej części zawdzięczany przewozom węgla zagranicznego na statkach towarzystwa Polskarob. które potrzebuje tych przewozów dla racjonalniejszej eksploatacji swego taboru okrętowego, obecnie powiększonego. Rozwój pozycji tranzytu morskiego jest znowuż znamienny nie tyle dla polskiej floty handlowej, ile dla rozwoju tranzytu morskiego w Wolnej Strefie portu gdyńskiego. Świadczy on o zwiększającej się roli Gdyni jako morskiego ośrodka przeładunkowego, przy poważnym udziale polskich linij żeglugowych.

Zauważyć należy, że tegoroczna nasza liczba globalna przewozów polskiej floty handlowej obejmuje również wszystkie przewozy na statkach zafrachtowanych zastępczo dla polskich linij żeglugowych, ze względu na niewykończenie nowego tonażu polskiego. Stąd liczba ta nie jest porównalna z liczbami dla lat poprzednich, podanych w numerze czwartym Biuletynu I. P. H. w Gdyni z roku ubiegłego.

Statki *Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły ogółem 866.955 ton towarów i 1.008 pasażerów w żegludze zagranicznej, w tym 498.084 t. w eksporcie, 323.193 t. w imporcie, 9.406 t. w tranzycie morskim i 36.272 t. w przewozach między portami zagranicy. — Godne jest uwagi, że wysokość tranzytu morskiego Żeglugi Polskiej S. A. wypełnia całkowicie cały tranzyt morski na statkach polskich w roku sprawozdawczym, co należycie wyświetla donośną rolę statków liniowych Żeglugi Polskiej S. A. w funkcji tranzytowej. przeładunkowej ze statku na statek i zbiorczo-rozdzielczej Wolnej Strefy w Gdyni.

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły łącznie 406.900 t. towarów, z tego 234.709 t. towarów eksportowych, 151.632 t. importowych, 9.406 t. towarów w tranzycie morskim, oraz 11.153 t. w przewozach między portami zagranicy.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 460.055 ton towarów, wobec 551.765 t. przewiezionych w roku 1937. Jest to główna i bardzo poważna pozycja deficytowa przewozów roku 1938 względem roku poprzedniego. Tłumaczy się ona wyłącznie oddawaniem trampów do dyspozycji linij Żeglugi Polskiej, które wzrastało ku końcowi roku. Stan ten trwa nadal; flota trampów jest prawie wchłonięta przez linie tegoż towarzystwa, wobec czego można przewidywać w roku 1939 dalsze zmniejszenie przewozów na trampach Żeglugi Polskiej do 300 tysięcy ton lub jeszcze mniej.

Na przewozy trampów złożyły się: przewozy eksportowe w ilości 263.375 t., importowe — 171.561 ton, wreszcie przewozy między portami zagranicy 25.119 ton.

Statki *Polsko Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbrytu)* przewiozły ogółem 120.337 t. towarów, w tym eksportowych ładunków 79.746 t., importowych 38.543 t., między portami zagranicy 2.048 ton. Pasażerów przewieziono 7.110 wobec 6.936 przewiezionych w roku poprzednim. Wyniki te nieznacznie różnią się od zeszłorocznych, jednak zwiększone zostały przez przewozy nowego i dotąd jedynego trampa towarzystwa: s/s „Lida“, statku, który dopiero rozpoczął pracę w listopadzie, przewożąc do końca roku 5.089 t. ładunku, w tym 3.041 t. drzewa do Anglii, oraz między portami zagranicy 2.048 t. węgla w jednej z podróży powrotnych.

Na liniach angielskich przewieziono ogółem 112.289 t. towarów, w tym 75.784 t. w eksporcie i 36.505 t. w imporcie. Na linii Gdynia-Havre przewieziono 2.959 t. towarów (w roku poprzednim 1.816 ton), z tego 921 t. w eksporcie i 2.038 t. w imporcie. Pasażerów oraz emigrantów na tej linii przewieziono 6.145. Rozwój linii Gdynia-Havre zasługuje na uwagę. Linia współpracuje z linią londyńską Polbrytu i statek jej („Warszawa“) zawija również do Londynu. Dla linii został zamówiony nowy motorowiec, statek pasażerski, posiadający urządzenia chłodnicze do przewozu bekonów, jaj, drobiu, masła i t. d.

Statki towarzystwa *Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.* przewiozły ogółem 207.179,8 t. towarów, z tego 106.153,9 t. w eksporcie. 100.411,6 t. w imporcie i 614,3 t. w przewozach między portami zagranicy. Na wszystkich liniach razem przewieziono 43.721 pasażerów wobec 37.561 pasażerów przewiezionych w poprzednim roku.

Linia Północno-Amerykańska towarzystwa przewiozła 18.736 pasażerów i 46.498,5 t. towarów, z tego na wyjściu z Gdyni było 10.351 pasażerów i 18.814,2 t. towarów, na przyjściu 6.678 pasażerów i 27.434,9 t. towarów. Między portami zagranicy, głównie pomiędzy Kopenhagą a Halifaxem i Nowym Yorkiem przewieziono 1.797 pasażerów i 229,4 t. drobnicy.

Na *Linii Meksykańskiej* przewieziono, wyłącznie na statkach zafrachtowanych w time

charter 71.413,7 t. towarów w tym 25.990,1 t. w eksporcie oraz 45.423,6 t. w imporcie.

Na *Linii Południowo-Amerykańskiej* przewieziono 76.156,6 t. towarów, z tego na statkach zafrachtowanych — 47.620,2 t. — 37.049,2 t. w eksporcie i 10.571 t. w imporcie.

Na statkach polskich Linij Południowo-Amerykańskich przewieziono łącznie 10.406 pasażerów i 28.536,4 t. towarów, z czego 7.339 pasażerów i 12.583,2 t. towarów na wyjściu z Gdyni, 2.632 pasażerów i 15.953,2 t. towarów na przyjściu, oraz między portami zagranicy, głównie pomiędzy portami Ameryki Południowej oraz Dakarem 435 pasażerów.

Na statkach *Linii Palestyńskiej* przewieziono 6.796 pasażerów i 13.111 t. towarów, z tego w kierunku wyjściowym z Constancy 4.275 pasażerów i 11.717,2 t. towarów, w kierunku wejściowym do Constancy 2.045 pasażerów i 1.008,9 t. towarów, między portami zagranicy 476 pasażerów i 384,9 t. towarów.

Statki *Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob)* przewiozły 523.552,5 t. węgla i koksu, w tym węgla eksportowego 431.775,5 ton (418.295,5 t. przez Gdynię, 13.480 t. przez Gdańsk), oraz pomiędzy portami obcymi 91.777 ton. W roku poprzednim statki Polskarobu przewiozły 467.082 t. ładunku, ale na statkach zafrachtowanych w time charter przewieziono wówczas jeszcze dodatkowo 206.367,5 t. węgla. Ani w roku ubiegłym ani w roku sprawozdawczym nie uwzględniamy jednak trampów obcych zafrachtowanych nie dla służby zastępczej na liniach okrętowych, wobec czego przewozy Polskarobu charakteryzuje znaczna zwyżka względem roku poprzedniego, co jest zrozumiałe, gdyż w drugiej połowie roku uruchomiony został nowy i największy statek towarzystwa „Robur VIII".

Podróży z ładunkiem odbyto 180. Eksportowy węgiel poszedł do Szwecji — 247.002 t. do Norwegii 100.859,5 t., do Danii 81.161,5 t., do Francji 37.566,5 t., do Holandii 31.480,5 t., do Belgii 22.983 t. i do Niemiec 2.499,5 ton.

DELEGATURA I. P. H. KATOWICKIEJ W CIESZYNIE.

Delegatura katowickiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Cieszynie, która znajdowała się dotychczas przy ul. Gen. J. Bema 6, przeniosła swe biura do lokalu przy ul. Asnyka 8, m. 4, tel. nr 15-72.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

KONFERENCJA GOSPODARCZA W GRUDZIĄDZU.

Dnia 14 lutego r. b. odbyła się w Grudziądzu w sali ratuszowej konferencja gospodarcza, zwołana przez naszą Izbę, z udziałem przedstawicieli przemysłu i handlu grudziądzkiego. Konferencję w obecności Prezydenta miasta Grudziądza p. Włodka, przedstawicieli Starostwa Grodzkiego, Urzędu Skarbowego oraz sfer gospodarczych grudziądzkich zagaił Urzędujący Wiceprezes Izby p. Dr Wł. Smoleń, zaznaczając, że celem jej jest zapoznanie się z aktualnymi potrzebami gospodarczymi Grudziądza.

Według kolejności porządku obrad st. referendarz Izby p. M. Korytowski złożył sprawozdanie z przebiegu konferencji w sprawach skarbowo-podatkowych, odbytej tego samego dnia przed południem z władzami skarbowymi.

Referat o aktualnych postulatach handlu grudziądzkiego wygłosił Wiceprezes Izby p. J. Mazur, następnie w sprawie aktualnych postulatów przemysłu grudziądzkiego przemawiali p. p. Dyr Wielogłowski, Dyr Szteger, Prezes Markiewicz oraz Prezydent Mgr Włodek. Przy omawianiu tych zagadnień podnoszono konieczność rewizji taryfy kolejowej oraz zmiany nomenklatury kolejowej taryfy towarowej, dalej takie kwestie jak decentralizacja dostaw oraz kształtowanie się cen żelaza i stali dla potrzeb przemysłowych.

Postulaty przemysłu ceglarskiego omówił p. Dyr Handzelewicz, poruszając w nich sprawę eksportu cegły do Prus Wschodnich, taryf kolejowych, budownictwa osad rolniczych oraz zastępowania dachówki — eternitem.

Prezydent miasta P. Włodek podniósł konieczność zaktywizowania życia gospodarczego Grudziądza w celu zwalczania także bezrobocia.

Ponadto podniesiono konieczność przeciwstawienia się zamiarom zredukowania 2 pociągów osobowych w komunikacji z Grudziądzem.

Z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na poszczególne wywody udzielali odpowiedzi: Urzędujący Wiceprezes Izby p. dr Smoleń, wiceprezes dr K. Kasperowicz oraz Dyrektor Izby Mgr J. Kawczyński, zapewniając, że samorząd gospodarczy dołoży wszelkich starań, w celu ułatwienia warunków dla rozwoju przemysłu i handlu okręgu grudziądzkiego.

KONFERENCJA W SPRAWACH SKARBOWYCH Z UDZIAŁEM POMORSKIEGO SAMORZĄDU GOSPODARCZEGO.

Z inicjatywy naszej Izby odbyła się dnia 14 lutego br. w Izbie Skarbowej w Grudziądzu konferencja, poświęcona omówieniu aktualnych spraw podatkowych, w której poza wyższymi urzędnikami Izby Skarbowej z Dyr. Namysłowskim na czele, wzięli udział przedstawiciele samorządu gospodarczego: Wiceprezesi Izby Dr Wł. Smoleń, Dr K. Kasperowicz, Józef Mazur, Dyrektor Mgr J. Kawczyński, Wicedyrektorzy T. Marchlewski i M. Cieśliński oraz

przedstawiciele pomorskich organizacyj gospodarczych: Związku Towarzystw Kupieckich, Związku Fabrykantów w Gdyni i Bydgoszczy, Towarzystwa Przemysłowców we Włocławku, oraz Związku Restauratorów.

W obszernym referacie st. referendarza naszej Izby, p. M. Korytowskiego został omówiony cały szereg rozbieżności i niejasności, napotykanych w praktycznym stosowaniu przepisów procedury wymiarowej.

Według kolejności, omówiono sprawę obowiązku dostarczania przez firmy wszelkich danych i informacyj, potrzebnych władzom skarbowym do wymiaru podatków w postępowaniu przygotowawczym. Poruszono kwestię instytucji biegłych dla celów podatkowych, wzywanych przez władze skarbowe.

Jedną z kwestyj, na którą położono specjalny nacisk — był sposób badania ksiąg handlowych, zapisków i innych dokumentów płatnika, przy czym stwierdzono, że sytuacja pod tym względem w stosunku do lat poprzednich niewątpliwie się z roku na rok poprawia, jednak w dalszym ciągu dają się słyszeć jeszcze uwagi i zastrzeżenia. Dlatego postulaty sfer gospodarczych idą w tym kierunku, aby drobne usterki, zauważone przez rewidentów skarbowych w księgach nie pociągały za sobą dyskwalifikacji ksiąg, jako podstawy do wymiaru podatków — o ile rzecz jasna — nie kryje się za nimi nierzetelność. W dalszych wywodach przytoczono szereg przykładów usterek, spotykanych najczęściej w księgach handlowych, które zdaniem I. P. H. nie powinny w zasadzie powodować odrzucania ksiąg.

W dalszych spostrzeżeniach poruszono sprawę oceny zeznań, składanych przez płatników i łączące się z tym doręczanie dekretów wątpliwości. Poświęcono również dużo uwagi różnego rodzaju normom szacunkowym, stosowanym w praktyce przez władze skarbowe przy opracowaniu materiału wymiarowego. W nawiązaniu do tej sprawy zwrócono uwagę na wysokie normy dochodowości do państwowego podatku dochodowego, jako też na normy obrotu, którymi władze posiłkują się przy określaniu wysokości obrotu w przedsiębiorstwach. Poruszono także kwestię opóźniania w doręczaniu nakazów płatniczych, i wreszcie omawiano kwestię właściwego składu Komisji Odwoławczej przy Izbie Skarbowej w Grudziądzu, także sprawę zastępstwa płatnika przed władzami skarbowymi.

Pod koniec wysunięto wniosek o powołanie do życia jeszcze jednej Komisji Odwoławczej przy Izbie Skarbowej, a to z uwagi na znacznie rozszerzony okręg tejże Izby przez przyłączenie do Pomorza kilku powiatów z województw: warszawskiego i poznańskiego.

SYTUACJA RYNKU ZIEMNIACZANEGO W STYCZNIU 1939 ROKU.

Mies. styczeń był okresem spokoju w handlu eksportowym ziemniakami, jak i w obrocie wewnętrznym tym produktem. Do wiadomości kupców przedostawało się, że ziemniaki w kopcach przezimowują na ogół dość dobrze.

Natomiast w poszukiwaniu odbiorców zagranicznych kupiectwo wykazywało znaczną energię i w wyniku zabiegów zawarto już wiele kontraktów na eksport sadzeniaków do Belgii, Francji, Szwajcarii itp.

Francja nie uruchomiła w dostatecznej ilości kontyngentów na przywóz polskich sadzeniaków, co spowodowało znaczne ograniczenie zamówień.

Ceny eksportowe wahają się w granicach od zł 5,50 do 11 zł dla producenta w zależności od jakości i warunków eksportowych.

Ceny detaliczne w stosunku do okresu ubiegłego nie uległy zmianom.

CENY ORIENTACYJNE ZA NASIONA ZBÓŻ JARYCH, GROCHU I LNU ORAZ ZA ZIEMNIAKI SADZENIAKI, ZAKWALIFIKOWANE W ROKU 1938.

Pomorska Izba Rolnicza podała do wiadomości orientacyjne ceny na okres wiosenny 1939 r. za zakwalifikowane rośliny jare zbioru 1938 roku.

I. Ziemniaki-sadzeniaki.

Przyjmuje się jako cenę podstawową ziemniaków najwyższe notowania Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy za ziemniaki jadalne z dnia dokonania transakcji, z zastrzeżeniem, że cena ta nie będzie niższa od 5 zł za 100 kg.

Dodatek kwalifikacyjny do ceny podstawowej wynosi: za oryginalne i selekcyjne według cennika hodowcy:

za I odsiew — 3,50 zł
za II odsiew — 2,50 zł
za III odsiew i dalsze odsiewy 2 zł.

Za odmiany wczesne podnosi się dodatek kwalifikacyjny o 1 zł. Przy transakcjach do 500 kg włącznie podwyższa się dodatek kwalifikacyjny o dalsze 50 groszy. Podwyżka ta nie dotyczy nabywców, posiadających gospodarstwa rolne do 50 ha włącznie.

Za odmiany żółtomięsne podnosi się dodatek kwalifikacyjny o dalsze 50 gr.

II. Zboża jare.

(pszenica, jęczmień browarniany i pastewny, oraz owies, groch i len).

Przyjmuje się jako cenę podstawową najwyższe notowanie Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy za odpowiedni gatunek zboża lub za groch z dnia dokonania transakcji.

Dodatek kwalifikacyjny do ceny giełdowej wynosi:

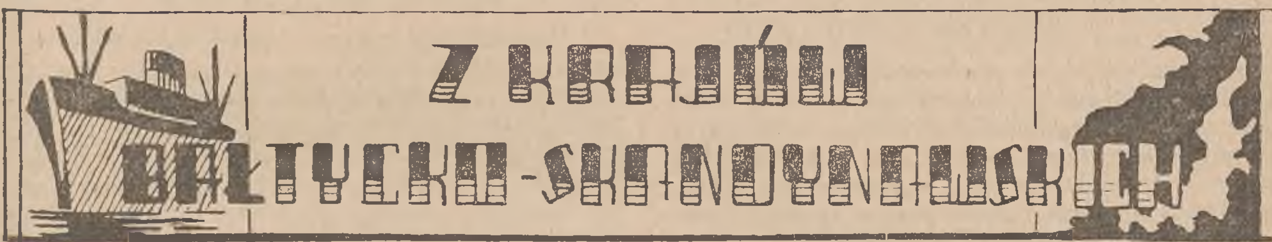
a) przy zbożach za I odsiew 35%, za II odsiew 25% tej ceny,
b) przy grochu i lnie za I odsiew 40%, za II odsiew 30% tej ceny i 30% za dalszy odsiew lnu.

Dla oryginalnego odsiewu obowiązują cenniki hodowców.

Przy transakcjach do 200 kg włącznie podwyższa się dodatki kwalifikacyjne o 5%, (np. przy I odsiewie zbóż z 35% na 40% itd.) Podwyżka ta nie dotyczy nabywców, posiadających gospodarstwo wielkości do 50 ha włącznie.

Dostawa zakwalifikowanych nasion i ziemniaków powinna nastąpić w workach. Wewnątrz każdego worka powinna się znajdować karta kwalifikacyjna Pomorskiej Izby Rolniczej, zewnątrz zaś worka należy przywiązać etykietę kwalifikacyjną Izby, po czym zamknąć go plombą producenta. Wagonowe partie zakwalifikowanych ziemniaków mogą być przesyłane luzem, lecz wówczas należy dostarczyć ich nabywcy jedno świadectwo kwalifikacyjne Pomorskiej Izby Rolniczej dla każdej partii. Jeżeli jednak załadowanie zakwalifikowanych ziemniaków odbywa się pod kontrolą delegata Izby, wówczas muszą być zaworkowane i worki zamknięte plombą Izby.

Uwaga: Nabywca zakwalifikowanego materiału nasiennego powinien zachować karty, etykiety i świadectwa kwalifikacyjne oraz listy przewozowe i rachunki, jako dowody jego pochodzenia, gdyż są one konieczne w wypadku wnoszenia reklamacji i zgłoszenia odsiewu nabytych nasion i sadzeniaków do dalszej kwalifikacji.



FINLANDIA.

SYTUACJA GOSPODARCZA W R. 1938.

W ostatnich 8 latach bilans handlowy Finlandii wykazywał stale saldo aktywne, którego ogólna wartość wyniosła około 7 miliardów fmk. Na zasadzie szacunkowych obliczeń można już ustalić, że bilans handlowy za rok 1938 wykaże saldo pasywne w wysokości około 100 milionów fmk.

Charakterystycznym dla ostatniego bilansu jest poważne zmniejszenie się tak eksportu, jak i importu. Przede wszystkim zmniejszył się poważnie eksport drzewa, celulozy, papieru, masy drzewnej i jaj, co było spowodowane pogorszeniem się sytuacji na rynkach odbiorczych. W wyniku stagnacji eksportu, zamknięto szereg fabryk celulozy i tartaków wzgl. zmniejszono poważnie produkcję w tych działach przemysłu. W dziedzinie importu zauważyć można zmniejszenie wwozu zboża, otrąb, skór, żelaza i wyrobów metalowych oraz węgla wobec nasycenia rynku.

Dzięki wielkim zapasom wolnego kapitału, siła kupna wewnątrz kraju się nie zmniejszyła i żadnej tendencji spadkowej w dziedzinie cen rynkowych dotychczas jeszcze nie zauważono. Negatywny wpływ na kształtowanie się sytuacji gospodarczej kraju, wynikający ze zmniejszonego eksportu, został całkowicie wyrównany dotychczas dzięki wielkiej ekspansji budownictwa, nie tylko w miastach lecz i na prowincji, w zakresie budownictwa prywatnego (mieszkaniowego), jak i przemysłowego (cukrownie, silosy ect.) Żadnego kryzysu nie odczuwano dotychczas w przemyśle metalowym, włókienniczym, chemicznym oraz budowy okrętów.

Bilans płatniczy Finlandii, który w roku 1937 osiągnął rekordowe saldo aktywne w wysokości przeszło 1 miliarda fmk, wykaże w roku 1938 niewątpliwie znacznie mniejsze saldo aktywne, przypuszczalnie około 700 miln. fmk.

Pasywność bilansu handlowego nie może jeszcze wpłynąć niekorzystnie na kształtowanie się ogólnej sytuacji gospodarczej rynku. Ponieważ jednak dobrobyt Finlandii w ogromnej mierze zależy od możliwości eksportu dla jej standartowych artykułów, dalszy rozwój bilansu handlowego w kierunku pasywnym niekorzystnie oddziaływałby na przyszłą, wewnętrzną sytuację gospodarczą.

LITWA.

POLSKO-LITEWSKIE STOSUNKI HANDLOWE.

W myśl postanowień umowy polsko-litewskiej z dnia 22 XII 1938 r. (patrz Biuletyn nr 2 z dnia 30 I 1939) kontyngenty wywozowe z Polski na Litwę obejmują:

Poz. tar. cel. lit. 26-chmiel, 41, 89, 103-nawozy sztuczne (bez superfosfatów) 62 p. 3 b. f.-nasiona (bez buraków cukrowych i ogórków), 62 p. 5 rośliny żywe, 65 p. 3 cement, 75-wyroby fajansowe, 77 p. 1—6 e, d, e, f — wyroby szklane, 88 p. 1 a, b, c — wyroby gumowe i opony samochodowe, 98 — chlorek amonu, 101 — ałuny wszelkiego rodzaju, 105 — sól glauberska, 105 — soda i inne sole i wodorotlenki potasu i sodu, 108 — kwas siarczany itp. 112 — p. 2 a — denotol (produkt do denaturyzacji alkoholu), 112 — p. 2 b — karbid, ex 115 — chloroform, 119 — artykuły kosmetyczne, perfumeryjne i substancje aromatyczne, ex 131 — biel cynkowa i litopon, 139 i nas. surówka żeliwna i stopy takie jak ferrochron, ferromangan, ferrosilicium, 140, 141, 142 — żelazo i stal walcowane wszelkiego rodzaju z wyjątkiem żelaza

budowlanego, blach cynkowanych wszelkiej grubości, blach żelaznych czarnych o grubości mniej niż 7 mm i drutu grubości mniej niż 0,6 mm, ex 149 p. 3 — noże, widelce, łyżki i inne przybory stołowe jak półmiski, tace, wazony z aliażu nierdzewiejącego lub posrebrzane, 150 p. 3 — wyroby żeliwne również emaliowane, 152 — wyroby z żelaza z wyj. rur, 156 p. 1 d — hacele, 159 p. 2, 3, 4 — materiały wybu-10 a, b, — maszyny rolnicze i ich części, ex 169 p. 2 — aparaty radiowe i ich części, ex 172 p. 4 b i c — płyty gramofonowe, 178 p. 1 b, c, d — rysunki, obrazy, reprodukcje litograficzne, karty geograficzne, plany, fotografie wszelkie itd., 178 p. 2 — książki i broszury, dzienniki i publikacje periodyczne, kalendarze, nuty itp., 178 p. 4 — afisze itd., 215 p. 5 a, b — filmy kinematograficzne wyświetlone, 177 p. 2 c — papiery na obicia, ex 177 p. 2 d — bibułka papierosowa, kalka do maszyn do pisania, papiery fotograficzne i inne rodzaje papierów nie wyrabianych na Litwie, ex 185 — przędza jedwabiu sztucznego, ex 187 p. 3, ex 188 p. 3, 187 p. 4—5, 188 p. 4—5, 189 — tkaniny bawełniane, 192 p. 2, 3, 193, 194 — tkaniny lniane, płótna żaglowe, brezentowe itd., ex 194 p. 1 — cerata, 198 p. 1 — filce, 202 — tkaniny dla celów technicznych, 210 p. 1, 2, 3 — kapelusze filcowe i wełniane, stożki do wyrobu kapeluszy, ex 216 p. 1 a — ołówki wszelkiego rodzaju.

Poza tym został otwarty ogólny kontyngent dla innych towarów, które mogłyby stanowić przedmiot obrotu w dalszym rozwoju stosunków handlowych między obu krajami.

Kontyngenty na przywóz z Litwy do Polski obejmują: siemię lniane, ryby (sandacze, leszcze i szczupaki), miód, ochrę, skóry surowe, skóry twarde w kruponach i słupcach, zamsze, chromy, skóry chevreaux, szmaty, celulozę dla wyrobu sztucznego jedwabiu, bituk (cegły asfaltowe do brukowania ulic), złom żelazny, książki, druki, płyty gramofonowe, filmy itp. oraz różne towary.

CZY PORT W ŚWIĘTEJ ZASTĄPI KŁAJPEDĘ?

Według doniesień prasy litewskiej, w kowieńskich kołach gospod.-polit. rozważany jest realnie projekt budowy wielkiego nowoczesnego portu handlowego w Świętej. Obecnie w łonie rządu litewskiego istnieje bardzo silna grupa dążąca do przeniesienia handlu morskiego Litwy z Kłajpedy na port w Świętej, który początkowo pomyślany był jako port rybacki i w tym kierunku był rozbudowany. Obecnie rząd litewski zdecydował się rozszerzyć możliwości Świętej, asygnując na ten cel sumę 30 milionów litów. Ponadto przewidywana jest w trzyletnim planie robót portowych budowa kolei między Połągą, Kłajpedą a Świętą, oraz autostrady: Święta — Libawa, przy czym władze litewskie wybudowałyby autostradę tylko do granicy łotewskiej. Należy zwrócić uwagę na charakterystyczny szczegół rozbudowy portu w Świętej. Szczegółem tym jest całkowita synchronizacja tego portu z portem libawskim.

SZWECJA.

SYTUACJA GOSPODARCZA SZWECJI W ROKU 1938.

Na ogół nie rokujące nadziei perspektywy, jakie istniały w czasie lata i początku jesieni ub. r. polepszyły się znacznie w ciągu ostatniego kwartału 1938 r. Produkcja i handel zagraniczny przestały się cofać i niektóre działy produkcji, a przede wszystkim przemysł żelazny i tekstylny wykazują znaczne ożywienie. Mimo tego polepszenia się koniunktury, liczą się w Szwecji z dalszym kurczeniem się handlu i przemysłu na dłuższy czas.

Handel zagraniczny Szwecji w r. 1938 wykazał znacznie lepsze, aniżeli spodziewano się rezultaty. Wartość całkowitego obrotu towarów z zagranicą nie osiągnęła cyfr z roku 1937, lecz obniżyła się z 4.123 do 3.907 milionów kr. Pomimo to rezultat ten uważany jest za zadawalający. Bilans handlowy Szwecji był jak zwykle pasywny i saldo ujemne wzrosło ze 123 mil. kr. w r. 1937 do 229 mil. kr. w r. 1938.

Dwie bardzo ważne pozycje dla eksportu szwedzkiego, mianowicie drzewo i celuloza, wykazały w roku 1938 znaczny spadek. — Należy się także spodziewać, że eksport drzewa w ciągu b. r. będzie dalej ulegał zmniejszeniu, gdyż kartel europejski w celu zapobieżenia zniżce cen, zredukował również kwotę eksportową przypadającą na Szwecję. W związku z tą sytuacją należy liczyć się z przejawiającym się już obecnie dążeniem Szwecji do stopniowej rozbudowy przemysłu uszlachetniania metali. Szwedzki przemysł mechaniczny, jak okazało się z ankiety, przeprowadzonej przez Szwedzki Związek Eksporterów rokuje dość dobre nadzieje. Szwecja eksportowała w roku 1938 maszyn, aparatów i przyrządów elektr. ogółem za 117,2 mil. kr., co wynosi 1,2 mil. kr. więcej aniżeli w roku 1937. Szwedzki przemysł budowy okrętów wykazał w roku 1938 również dobre rezultaty. Stocznie szwedzkie sprzedały zagranicy statków za prawie 50 mil. kr. Szwedzki eksport rud i kamieni wykazał rekordowe rezultaty. Największe szwedzkie przedsiębiorstwo eksportujące rudy, Luossavara Kiirunavaara, eksportowało więcej, aniżeli kiedykolwiek poprzednio i wykazało netto zysk 72 mil. Według ogłoszonych ostatnio sprawozdań z działalności banków i przedsiębiorstw przemysłowych, wypłacono w r. 1938 mniej więcej te same dywidendy, co w r. 1937.

DZIESIĘCIOLECIE SZWEDZKO - POLSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

Szwedzko-Polska Izba Handlowa obchodzi 20 marca br. dziesięciolecie swej działalności. Izba została założona w r. 1929 z inicjatywy

Państwowego Instytutu Eksportowego w Warszawie przy udziale szeregu szwedzkich przedsiębiorstw eksportowych. Dyr Państwowego Instytutu Eksportowego p. Turski, który brał czynny udział przy założeniu Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej przyjął zaproszenie na roczne zgromadzenie, które dnia 20 marca odbędzie się w Sztokholmie i przy tej sposobności wygłosi referat, dotyczący rozwoju stosunków handlowych między Polską a Szwecją.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WZROST TABORU POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W związku ze wzrastającymi obrotami towarowymi między Polską a krajami Ameryki Południowej okazała się potrzeba zwiększenia tonażu, obsługującego ten szlak przez Linie Żeglugowe Gdynia-Ameryka od r. 1936 statkami pasażersko - towarowymi s/s Kościuszko i s/s Pułaski. G. A. L. był zmuszony już od dłuższego czasu czarterować zwłaszcza dla przewozu ładunków masowych, statki obce.

Ponieważ koniunktura eksportowa w związku z przyłączeniem Zaolzia wymagała rychłego postawienia na tej trasie dodatkowego tonażu własnego, nabyto ostatnio na korzystnych warunkach kredytowych dwa używane frachtowce norweskie o nośności po 4,500 DWt. i szybkości 10 węzłów. Wymienione statki motorowe noszące dotychczas nazwy „Rio Negro“ i „Rio Pardo“ otrzymają polskie nazwy „Morska Wola“ i „Stalowa Wola“.

M/s „Rio Negro“ przybył już dnia 12 bm. do Gdyni, gdzie po zmianie załogi i bandery, będzie niebawem zainstalowany na linii południowo-amerykańskiej.

NOWE POLSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE.

W Gdyni powstało ostatnio nowe polskie towarzystwo żeglugowe p. n. „Bałtycka Spółka Okrętowa Sp. z o. o.“ Kapitał zakładowy przedsiębiorstwa armatorskiego wynosi około 200.000 zł, udziałowcami jego są współpracownicy i kierownicy szeregu firm portowych.

Nowe towarzystwo żeglugowe zamierza uprawiać żeglugę trampową używanymi statkami frachtowymi, z których jeden, a mianowicie s/s Pegazos o pojemności 1.795 BRT i 881 NRT został w tych dniach zakupiony w Anglii i przybędzie z początkiem marca br. do Gdyni, gdzie nastąpi zmiana bandery i nazwy na s/s Narocz. Poza tym projektowane jest kupno jeszcze jednego statku o podobnej pojemności. Dyrekcja „Bałtyckiej Spółki Okrętowej“ spoczywa w rękach p. T. Olszowskiego, byłego współpracownika tow. „Żegluga Polska“.

POŁĄCZENIE REGULARNE MIĘDZY FINLANDIĄ A KANADĄ.

Według doniesień prasy zagranicznej, armator fiński Antti Wihuri, którego statki uprawiały przez szereg lat żeglugę trampową między Finlandią a portami Kanady, zamierza na wiosnę br. wznowić przerwaną swego czasu komunikację, uruchomiając żeglugę regularną z portów fińskich do portu kanadyjskiego Montreal.

Wznowienie tej komunikacji ma nastąpić już w ciągu miesiąca kwietnia br.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W 1938 R.

Do portu w Kopenhadze weszło w 1938 r. — 23.898 statków o pojemności 8,1 mil. trn., w tym 58 statków pojemności 351 tys. trn. pod banderą polską.

Obrót towarowy w porcie kopenhaskim wynosił w 3 kwartałach 1938 r. w przywozie 3.473 tys. trn., a w wywozie 1.030 tys. ton.

RUCH STATKÓW W KŁAJPEDZIE W 1938 R.

Do portu w Kłajpedzie weszło w 1938 r. — 1.544 statków o pojemności 911 tys. trn., w tym 321 tys. trn. pod banderą niemiecką, 196 tys. trn. pod banderą brytyjską, 129 tys. trn. pod banderą szwedzką.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE W 1938 R.

Do portu w Tallinnie weszło w 1938 r. — 1.764 statków o pojemności 1 mil. trn., przywożąc 43.593 pasażerów i 358.678 ton towarów, wyszło natomiast 1.787 statków o pojemności 1 mil. trn., wywożąc 44.431 pasażerów i 364,732 ton towarów.

Liczby powyższe nie obejmują kabotażu.

RUCH NA TRAJEKCIE TRELLEBORG-SASSNITZ.

Rok 1938 był rekordowym w ruchu na trajekcie Trelleborg — Sośnica; przewieziono 176.700 osób wobec 171.900 osób w 1937 r. Przewóz towarów wynosił 257 tys. ton, zwiększając się o 14 tys. ton.

BANDERA FIŃSKA W HANDLU ZAGRANICZNYM FINLANDII Z W. BRYTANIĄ.

Przewóz towarów z Finlandii do Anglii odbywał się w 1937 r. w 55% na statkach finlandzkich (w 56% w 1936 r.), a w 5,7% (6% w 1936 r.) na statkach angielskich. Przewóz z Anglii do Finlandii odbywał się w 80,5% (82,5% w 1936 r.) na statkach finlandzkich i w 4,3% (5,6% w 1936 r.) na statkach brytyjskich.

Co się tyczy przewozu drzewa z Finlandii do Anglii, to 34,7% (38,6%) przewieziono na statkach finlandzkich, a 7,4% (9,5%) na angielskich, 22,4% (19,5%) na szwedzkich.

Przewóz surowców i półfabrykatów z Finlandii do Anglii odbywał się w 50% (54,3%) na finlandzkich, a 6,7% (12,6%) na brytyjskich statkach. Odnośnie liczby w przewozie artykułów spożywczych wynosiły 97,9% (93,9%) i 1,8% (1,5%).

ŻEGLUGA ŚWIATOWA W OŚWIETLENIU ANGIELSKIM.

„The Economist" zastanawia się nad złą sytuacją żeglugi światowej i stwierdza w niej przede wszystkim wielkie przesunięcia jeśli chodzi o przynależność tonażu. Jest to wynikiem polityki żeglugowej poszczególnych krajów, za każdą cenę rozwijających swą flotę handlową. Efekty tej polityki wyrażają się tak w ogólnym wzroście światowej floty handlowej jak i wspomnianych przesunięciach.

I tak, kiedy tonaż posiadany przez Wielką Brytanię w 1913 r. stanowił 46,5% ogólnej cyfry tonażu światowego, to w 1929 r. stanowi już tylko 33%, a w 1938 — 29%. Udział Wielkiej Brytanii w tonażu nowozbudowanym wynosił w 1913 r. — 58%, w 1929 r. — 54,5%, a w 1938 r. — 34%, udział zaś w zamówieniach nowego tonażu w 1929 r. — 55%, a w 1938 r. — 20%. Większy stosunkowo wzrost flot handlowych innych krajów niż floty brytyjskiej tłumaczą angielskie sfery żeglugowe następującymi powodami:

a) Mniejszy kapitał potrzebny na budowę statku w innych krajach, przy czym poszczególne państwa w subskrypcji takiego kapitału mają zawsze duży udział.

b) Niższe koszty ruchu i utrzymania statków, jak niższe płace, niższe koszty ubezpieczenia, reperacji itd.

c) Subsydia rządowe, preferencje dla flagi narodowej i inne pośrednie formy pomocy ze strony poszczególnych rządów.

Mimo tych powojennych przesunięć, Wielka Brytania pozostaje w dalszym ciągu pierwszym krajem morskim jak to wykazuje udział przewozów pod banderą brytyjską w światowym handlu morskim.

	1913 r.	1936 r.	
	% ogólno-światowego handlu morskiego		% udział bandery brytyjskiej w przewozie
handel międzyimperialny	14,1	18,4	93
handel Imperium z krajami obcymi	40,3	37,5	48
handel niebrytyjskich krajów innych	45,6	44,1	48
handel światowy	100	100	40

Jak z tego wynika udział bandery brytyjskiej w przewozach ogólno-światowych wynosi 40%, natomiast udział Wielkiej Brytanii w ogólnoświatowym tonażu morskich statków handlowych wynosi (1936 r.) 37%.

FRACHTY W NIEMCZECH W 1938 R.

Sytuację finansową żeglugi niemieckiej ilustruje wskaźnik stawek frachtowych sporządzony przez niemiecki Urząd Statystyczny. Dla porównania podajemy równocześnie wskaźnik angielski:

		Niemiecki wskaźnik 1913 = 100	Angielski wskaźnik średnia 1898—1913 = 100
1936		67,3	98,4
1937		86,7	149,3
1937	IX	94,5	169,8
1938	I	82,5	125,8
	II	80,5	118,9
	III	77,9	115,5
	IV	77,8	113,7
	V	76,9	113,9
	VI	76,2	111,9
	VII	74,4	110,8
	VIII	73,3	111,3
	IX	73,3	113,0

Poważne różnice pomiędzy analogicznymi notowaniami tych dwu wskaźników wynikają z tego, że wskaźnik angielski dotyczy tylko stawek dla trampów, natomiast niemiecki obejmuje stawki dla trampów jak i linij regularnych, które w żegludze niemieckiej grają znacznie większą rolę.

Porównując te dwa wskaźniki na przestrzeni jednego roku (od IX 1937 do IX 1938 r.) widzimy, że wskaźnik niemiecki spadł o 21,2 punkty, podczas gdy wskaźnik angielski o 56,8 punktów, a więc o przeszło 100% więcej. Tłumaczy się to tym, że flota niemiecka przeważnie zajęta w żegludze regularnej nie odczuła tak gwałtownie spadku stawek frachtowych, gdyż stawki w tej żegludze chronione umowami konferencyjnymi, są bardziej sztywne niż stawki dla trampów natychmiast reagujące na wszelkie zmiany koniunktury. Należy również zaznaczyć, że wskaźniki tak niemiecki jak i angielski znacznie przewyższają wskaźnik za r. 1936, jednakże wpłynie to tylko w małej mie-

rze na ostateczny wynik finansowy w 1938 r., gdyż niewspółmiernie wzrosły koszty ruchu, premie asekuracyjne, opłaty portowe, koszty prowizji, bunkier, reperacje itd.

ROZBIÓRKA STATKÓW NA ZŁOM W R. 1938.

Według danych angielskiej Lloyd's List, sprzedano w roku 1938 na złom 330 tys. trb. statków, czyli mniej o 170 tys. trb. niż w 1937 roku i o 600 tys. trb. niż w 1936 r. Spadek tonażu sprzedanego na złom trwa od 1933 r. — Ceny tonażu sprzedawanego na złom spadały aż do końca 1938 roku, kiedy nastąpiła pewna zwyżka zarówno ceny jak i ilości tonażu sprzedanego. Ze statków handlowych sprzedanych w 1938 r. na złom prawie połowa tonażu przypada na 8 statków pasażerskich, z których największy „Berengaria" liczył 52 tys. trb.

W marcu cena za tonę brutto wynosiła 46 szyl., wobec 61 szyl. przed rokiem przy sprzedaży podobnego statku. W kwietniu nastąpiła pewna zwyżka do 49 szyl. 6 pensów, która utrzymała się do czerwca, w listopadzie cena wynosiła już tylko 45 sz. 3 p. Za „Berengarię", w tymże czasie zapłacono tylko 41 szylingów i 5 pensów.

Ceny statków towarowych sprzedawanych na złom zaczęły silnie spadać już w końcu 1937 r. Ruch zniżkowy trwał przez 9 miesięcy 1938 r., po czym nastąpiła pewna zwyżka cen. I tak w marcu cena za tonę brutto wynosiła 38 sz. 6 p.. wobec 64 sz. 10 p. w maju 1937 r. Do września 1938 r. trwał spadek do 28 sz. 9 p., ale już w październiku cena podniosła się do 35 sz., w listopadzie do 37 sz. i w grudniu do 40 — 45 szyl. Jeżeli chodzi o tankowce, to sprzedano ich na złom w 1938 r. bardzo niewiele, a w ostatnim kwartale ani jednego. Na najbliższą przyszłość przewidziane jest ożywienie na rynku złomowym przy zwyżce cen.

TRAMPING ŚWIATOWY W OSTATNICH LATACH.

Według sprawozdania „Fact Finding Committee" dotyczącego dalekomorskiego trampingu nastąpiły w ostatnich latach poważne zmiany w ładunkach trampowych — towarach masowych oraz szlakach trampów. Spadł światowy eksport węgla wynoszący 171 mil. ton w 1913 r. i 170 mil. ton w 1929 r. do 120 mil. ton w 1936 r. i 142 mil. ton w 1937 r. Wzrósł natomiast eksport produktów rolniczych (zboże, owoce, cukier). Przeciętna cyfra światowego eksportu tych produktów wynosząca w latach 1909/13 — 61 mil. ton, wynosi w 5 latach 1924/28 średnio 81 mil. ton. Wzrósł również światowy eksport nawozów z 13 mil. ton w 1913 roku do 21 mil. ton w 1929 r. i 16 mil. ton w 1936 r. Światowy import rudy żelaznej, który początkowo spadł z 38 mil. ton w 1913 r. do 19 mil. ton w 1932 r. wzrósł w 1936 r. do 45 mil. ton.

Zmieniły się również szlaki handlowe trampów — uległy one bądź skróceniu, bądź też przedłużeniu. Między innymi np. średni dystans angielskich źródeł zakupu pszenicy wynosi w 1937 r. ca 6.000 mil. w przeciwieństwie do 5.000 mil. w 1913 r. Podobnie z cukrem: nastąpił obecnie wzrost importu cukru trzcinowego zamiast buraczanego z kontynentu, tym samym szlak komunikacyjny przedłużony został dla dużej ilości angielskiego importu cukru z 2.000 mil. w 1913 r. do 6.000 mil. w 1937 r.

Światowa cyfra tonażu trampowego wynosiła w połowie 1938 r. prawie 10 mil. trb., z czego około 3,75 mil. trb. należało do Wielkiej Brytanii. Wzrósł w ostatnich trzech latach tonaż trampowy szczególnie w Sowietach, Japonii i Włoszech, natomiast nastąpił spadek tonażu trampowego w Anglii w ostatnim pięcioleciu o ca 0,5 mil. trb.

ŚWIATOWA BUDOWA STATKÓW 1934-1938.

W ostatnich latach światowe zamówienia nowego tonażu wynosiły:

w 1935 r. —	1.183	statków	2.286.780 trb.
1936 r. —	1.391	„	4.018.785 „
1937 r. —	1.154	„	3.337.550 „
1938 r. —	955	„	2.904.510 „

Natomiast tonaż zbudowany i spuszczony na wodę wynosił:

w 1934 r. —	499	statków	764.334 trb.
1935 r. —	613	„	1.405.119 „
1936 r. —	959	„	2.163.651 „
1937 r. —	1.068	„	2.402.564 „
1938 r. —	1.060	„	2.891.868 „

Ponieważ między zamówieniem a zbudowaniem statku upływa mniej więcej około 2 lat, liczne zamówienia w 1936 i 1937 r. uwydatniają się w ilości gotowego tonażu dopiero w 1937 i 1938 r.

Rok 1938 wykazuje zmniejszenie zamówień o 400 tys. trb., tym niemniej rok ten należy uważać za bardzo korzystny dla stoczni; są one jeszcze dotychczas w pełni zatrudnione i to nie tylko budową statków handlowych, ale i wojennych. Od drugiego kwartału 1938 r. silnie rozwija się praca stoczni w dwóch krajach: Stanach Zjednoczonych i Włoszech, które przystąpiły do programowej rozbudowy swoich flot handlowych na wielką skalę.

ZWROT RÓŻNICY CENY SOLI PRZY EKSPORCIE ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH.

Cena soli białej, użytej do wywiezionych za granicę przetworów mięsnych, grzybów, ogórków i masła została w swoim czasie, na podstawie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 24 X 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 83/1936 poz. 575), obniżona o 13½ gr na 1 kg w porównaniu z ceną tej soli obowiązującą w kraju.

Obniżenie ceny następuje w formie zwrotu różnicy ceny soli na skutek pisemnego zgłoszenia zainteresowanych do Dyrekcji Monopolu Solnego z dołączeniem do tego zgłoszenia zaświadczenia urzędu celnego o dokonanym wywozie za granicę wspomnianych produktów (W sprawie wystawiania przez urzędy celne tych zaświadczeń vide: Okólnik Min. Skarbu L. D. IV 28517/3/36 z dn. 8 I 1937 r. — Dz. Urz. Min. Sk. nr 3/1937, poz. 83 — patrz G. S. I. nr 7 z 1937 r. str. 2 oraz okólnik L. D. IV 14664/3/37 z dn. 7 VII 1937 r. — Dz. Urz. Min. Sk. nr 17 1937 poz. 589 — patrz G. S. I. nr 48 z 1937 r. str. 2) przy czym zgłoszenie powinno być dokonane przed upływem 3 miesięcy od daty wywozu.

Dotychczas w myśl § 3 rozp. z dnia 24 X 1936 r. do korzystania z obniżonej ceny soli wymagany był warunek wywiezienia za granicę jednorazowo łącznie przynajmniej takiej ilości przetworów mięsnych, grzybów, ogórków lub masła, w jakiej się zawiera nie mniej niż 100 kg soli, według norm procentowych w tym rozporządzeniu ustalonych.

Ostatnio, rozporządzeniem Ministra Sk. z dn. 10 I 1939 r. (Dz. U. R. P. nr 4/1939 poz. 23) które weszło w życie w dniu 23 I 1939 r., warunek, iż ilość wymienionych wyżej produktów, zawierająca nie mniej niż 100 kg soli, powinna być wywieziona jednorazowo — został zniesiony.

PRZEPISY O IMPORCIE SADZENIAKÓW DO SZWAJCARII.

W związku ze zbliżającym się sezonem eksportu sadzeniaków do Szwajcarii, wydały weterynaryjne władze szwajcarskie zarządzenie, które stwierdza, że zezwolenia przywozu na sadzeniaki będą tylko wtedy wydawane, o ile:

1) wnioski o zezwolenie przywozu będą doręczane przez Schweizerische Genossenschaft für Getreide und Futtermittel, Abt. für Landwirtschaft.

2) towar może być przywożony do Szwajcarii tylko w otwartych ładunkach wagonowych, nie w workach. Wagony winny być wyłożone na podłodze i ścianach papierem. — Użycie słomy, siana i t. d. jest zabronione, natomiast zezwala się na użycie wełny drzewnej i tektury falistej.

3) wszystkie ładunki muszą być zaopatrzone w świadectwo weterynaryjne, z którego będzie wynikało, że sadzeniaki pochodzą z gospodarstwa, w którym pryszczyca wygasła przed 1 kwietnia 1938 r. i że wagony bezpośrednio przed załadowaniem były czyszczone i dezynfekowane 1 — 2 proc. rozczynem ługu sodowego z dodatkiem 5 proc. świeżo gaszonego wapna.

4) musi być załączone zaświadczenie, w którym przedstawiciel odnośnej firmy odbierającej towar w Szwajcarii stwierdza, że został on przepisowo załadowany.

5) ładunki, które nie będą odpowiadały tym warunkom będą użyte dla celów technicznych.

Importerzy szwajcarscy wszczęli kroki u władz weterynaryjnych, aby obniżyć czasokres wymagany przy wygaśnięciu pryszczycy, jednakże na razie nie osiągnęli żadnego rezultatu.

Z gatunków produkowanych w Polsce mogą być importowane do Szwajcarii następujące: „Voran", „Industria", „Centifolia", „Ackersegen", „Früh Rose", „Jubel", „Woltmann", „Kaisekrone krebsfest", „Flava", „Erdgold", „Weltwunder", „Alma", „Böhms Allerfrühestegelbe", „Odenwälder Blaue", „Uptodate".

Ze względu na dość poważne ilości własnych sadzeniaków wymaga się od importerów, aby przy każdym cetnarze zakupionych sadzeniaków zagranicznych odebrali cetnar towaru krajowego. Według jednak twierdzenia importerów zapotrzebowanie w Szwajcarii będzie w tym roku tak wielkie, że wykupione będą wszystkie sadzeniaki krajowe, a nadto jeszcze będzie dość poważny import towaru zagranicznego.

Importerzy wyrażają opinię, że towar polski nie dorównuje innym proweniencjom, zwłaszcza niemieckiej, z tego powodu, że nie zawsze jest równy i pewny. Przewiduje się jednak w bieżącym roku dość poważny import tego artykułu z Polski.

IMPORT TECHN. WYROBÓW GUMOWYCH I AZBESTOWYCH DO FINLANDII.

Mimo dość poważnej produkcji własnej Finlandia importuje z zagranicy szereg artykułów technicznych gumowych oraz artykuły azbestowe. Dla orientacji podajemy dane statystyczne co do importu w niektórych pozycjach:

Import w r. 1937

Węże włókniste	51,6 ton	2.966.153 Fmk
inne artykuły techniczne osobno nie wym.	67,4 ton	4.649.396 Fmk
węże gumowe	30,1 ton	1.579.075 Fmk
taśmy gumowe, balaty etc.	45,4 ton	1.099.760 Fmk
uszczelnienia gumowe balata	216,7 ton	6.233.941 Fmk
inne wyroby osobno nie wym. z gumy, etc.	87,0 ton	8.293.652 Fmk
wyroby azbestowe	358,5 ton	11.534.835 Fmk
wyroby z masy izolacyjnej osobno nie wym.	336,5 ton	675.887 Fmk

Produkcję krajową w dziedzinie wyrobów azbestowych i gumowych obrazują następujące dane za rok 1936:

Masa izolacyjna azbestowa	4.432.400 Fmk
uszczelnienia azbestowe	610.100 Fmk
płyty i tektura izol. azbest.	2.702.300 Fmk
techn. wyr. gumowe osobno nie wym.	29.325.400 Fmk
pasy balatowe, skórzane	3.112.900 Fmk

Cło importowe (1939) wynosi za kg br:

Taśmy azbestowe	3,— Fmk
inne wyroby azbestowe osobno nie wym.	5,— Fmk
dachówka azbestowa	1,50 Fmk
węże gumowe z połączeniem z materiału włóknistego, surowe lub wykończone	10,— Fmk
węże z materiału włókn., sur. lub wykończ.	10,— Fmk
uszczelnienia gumowe z dod. azbestu (półfabr.)	2,— Fmk
pasy transmisyjne i pędne, gumowe	14,— Fmk
gotowe uszczelnienia gumowe z dodatkiem azbestu itp.	2,50 Fmk

Węże włókniste i węże gumowe importują: Anglia, Niemcy, St. Zj. A. P., Szwecja oraz Dania. Wyroby azbestowe i z masy izolacyjnej: te same kraje oraz Belgia, Francja, Czechosłowacja.

Przy składaniu ofert korespondować należy w języku niemieckim. Cenę kalkulować fob Gdynia lub najlepiej cif Helsinki. Adresy importerów znajdują się w P. I. E.

STOSOWANIE KAR PRZY NIETERMINOWYCH DOSTAWACH TOWARÓW POLSKICH DO ARGENTYNY.

Coraz częściej zdarzają się wypadki nieporozumień pomiędzy eksporterami polskimi a importerami argentyńskimi w związku z niedotrzymywaniem terminów zamówień przez polskich dostawców, co pociąga za sobą obowiązek uiszczania kar, wynoszących 10 proc. wartości kwoty nie wykorzystanej (patrz Inf. Eksp. nr 35 str. 2) wyszczególnionej w „zezwoleniu uprzednim“, wystawionym przez argentyński Urząd Kontroli Dewiz.

Poselstwo R. P. w Buenos Aires i Państwowy Instytut Eksportowy stwierdzają, że postępowanie takie nie może mieć miejsca jako szkodliwe dla całości wymiany towarowej polsko-argentyńskiej, przy czym jednocześnie zwracają z całym naciskiem uwagę eksporterów polskich na konieczność dotrzymywania terminów dostaw w stosunkach z Argentyną. Kary za niedotrzymanie terminu dostaw dotyczą obecnie wszelkich transakcyj.

Na podstawie postanowienia argentyńskiego Ministra Skarbu z dnia 2 VIII 38 r. anulowanie całkowite lub częściowe zezwolenia uprzedniego bez obowiązku uiszczenia odnośnego odszkodowania, jeśli import nie mógł być uskuteczniony, jest możliwe tylko z następujących powodów:

a) Całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odpowiednio udowodnione przez towarzystwo ubezpieczeniowe lub przedsiębiorstwo żeglugowe;

b) Restrykcje narzucone przez władze publiczne kraju pochodzenia lub załadowania, które uniemożliwiają dostarczenie towaru pod warunkiem, że zostaną dostarczone Urzędowi Kontroli Dewiz dostateczne dowody;

c) Zniszczenie fabryki dostarczającej towar, lokauty lub strajki o szerokich rozmiarach, które uniemożliwiają produkcję, ładowanie lub transport towarów pod warunkiem dostarczenia Urzędowi Kontroli Dewiz dostatecznych dowodów;

d) Zwrot towaru przed jego unarodowieniem, przez ponowne załadowanie zwrotne lub przeładunek względnie zniszczenie przez urząd celny ze względu na stwierdzenie niemożności zużycia towaru;

e) Gdy importer postawi towar do dyspozycji na rachunek eksportera lub jego reprezentanta pod warunkiem, że ten przedstawi odnośne podanie o uprzednie zezwolenie;

f) Zezwolenia uprzednie wnoszone celem wzięcia udziału w przetargach publicznych, gdy zostanie udowodnione, że dostawa nie przypadła w udziale zainteresowanemu.

W artykule 1 tegoż postanowienia zaznaczono, że Urząd Kontroli Dewiz będzie mógł przedłużyć termin upływu ważności zezwoleń uprzednich tylko w tym wypadku, gdy istnieje słuszny i usprawiedliwiony powód i gdy pozwoli na to sytuacja rynku dewizowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1939 ROKU.

ALGER. Z dniem 6 stycznia b. r. wprowadzony został system pozwoleń przywozu przy imporcie cukru surowego i oczyszczonego z zagranicy. Pozwolenia udzielane są przez Gubernatora Generalnego.

BELGIA. Wprowadzona reglamentacja przywozu dla pantofli i obuwia domowego z tkanin oraz obuwia skórzanego i gumowego dotyczy następujących pozycyj taryfy celnej: 1154b, 3B, — 1155a, — i 1155 b2. Przy imporcie wymagane jest uzyskanie pozwolenia przywozowego.

BRAZYLIA. W myśl dotychczasowych przepisów wywóz starego żelaza i in. metali starych był zaka-

zany. Obecnie wprowadzone zostały pewne ulgi a mianowicie maszyny i części maszyn zostały spod tego zakazu wyłączone.

CHINY. Ogłoszony został dekret wprowadzający pozwolenia przy wywozie z Chin Północnych bawełny. Pozwolenia wydaje Ministerstwo Przemysłu, przy czym we wniosku eksporter musi podać wszelkie szczegóły proponowanej transakcji.

CYPR. Od dnia 1 stycznia br. import śrutu żelaznego i stalowego został zwolniony od cła.

Z dniem 1 stycznia br. wprowadzone zostały zmiany w taryfie celnej obejmujące m. in. skóry, samochody, oleje jadalne, opony samochodowe, benzynę.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 stycznia 1939 zostały ustanowione następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23	pszenica	22.— Kcz.
„ 24	żyto	25.— Kcz.
„ 25	jęczmień	33.— Kcz.
„ 26	owies	26.— Kcz.

EKWADOR. W dniu 6 stycznia br. zostały wydane nowe przepisy dotyczące kontroli importu zmieniające dotychczasowe postanowienia w tym zakresie. W myśl nowych przepisów poszczególne kraje nie uzyskują stałych kwot importowych natomiast Centralny Bank Ekwadoru ustala na okres półroczny globalną kwotę importową. Z kwoty tej 14% jest zarezerwowane dla przywozu instytucyj rządowych oraz 7% dla celów inwestycyjnych w przemyśle i rolnictwie. Pozostałe 79% rozdzielane jest przez Komisje Kontroli importu pomiędzy importerów, którzy mieli zarejestrowane firmy handlowe i byli importerami przed datą 30 6 38. Każdy importer otrzymuje indywidualną kwotę przywozu, z której może wykorzystywać miesięcznie 1/6. Kwoty niewykorzystane w stosunku miesięcznym mogą być przenoszone na następny miesiąc. Natomiast przenoszenie na okres następnego roku nie jest możliwe. Przy ustalaniu kwot dla poszczególnych importerów bierze się pod uwagę udokumentowany przez firmę przywóz w I półroczu 1935, w ciągu roku 1936 i w III półroczu 1938. Wnioski o udzielenie pozwolenia przywozu importerzy muszą wnosić tak jak dotychczas w 6 egzemplarzach. Pozwolenia przywozowe nie mogą być zamieniane. Przy zmianie obliczania wartości, ustalanej cif, dopuszczalne są odchylenia do granicy 10% (dotychczas 15 proc.). Do dnia 1 lutego obowiązuje przejściowy system, przy czym podania wniesione do dnia 31 grudnia 1938 są uwzględniane.

FRANCJA. Kontrola importu przetworów rybnych z punktu widzenia zdrowotnego rozciągnięta została z dniem 7 I br. na następujące pozycje: 45, 48, 49, 50, 51.

W dniu 18 I br. wprowadzony został bezcłowy kontyngent na przywóz wapna z Unii Belgijsko-Luksemburskiej w wysokości 65.000 ton.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Afryka Zachodnia. W myśl zarządzenia z 20 I 1939 wprowadzony został kontyngent na import nowych worków jutowych i surowych tkanin jutowych do celów opakunkowych w wys. 33.496 kwintali. Kontyngent na osobno nie wymienione wyroby ze sztucznego jedwabiu wynosi 66,108,6 kwintali. Dla ubrań ustalono kontyngenty: dla Anglii i posiadłości 29,1 kwint., Belgii — 2,1 kwint., — Japonii — 11,9 kwint., Niemiec — 7,8 kwint. i in. krajów — 4,9 kwint.

GRECJA. Zniesiony został zakaz przywozu świeżego mięsa i bitego drobiu z Węgier.

Na podstawie zarządzenia Ministra Skarbu i Rolnictwa przywóz sprzętu rolniczego i maszyn dokonywany przez Kasy Rolnicze i Bank Rolny został zwolniony od opłaty cła.

HOLANDIA. Z dniem 1 stycznia rb. przedłużono okres kontyngentowania przywozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Przydział autonom.	Bieżący okres kont.
Potaż żrący	1932/33/34	100% wagi brutto	1 I. 39-1 I. 40
Cement	1931/32	40% „ „	„
Ług chlorowy	1933	60% „ „	„
Ług potasowy	1932 33/34	100% „ „	„
Gaz chlorowy	1933	60% „ „	„
Przewodn. elektr.	1936	40% „ „	„
Pończochy i skarp.	1936/37	60% „ „	„
Skóry wypraw.	1931/32	40% „ „	„
Szkło do pakow.	1935	20% „ „	„
Tłuszcze zwierzęce nietopione	1929/30/31	25% „ „	„
Wyroby z papieru	1933/34	50% „ „	1 I. 39-1 VII 39

W porównaniu z ubiegłym okresem warunki kontyngentowania przywozu powyższych artykułów pozostają bez zmian.

INDIE HOLENDERSKIE. Od dnia 1 I 39 stawka celna na tkaniny bawełniane o szer. od 38 — 42 cali ustalona została w wys. 6% a. v. Należy zaznaczyć, że w ciągu roku 1939 pobierany będzie dodatek do ceł importowych w wys. 50%.

Projektuje się wprowadzenie z dniem 1 I 1940 szeregu zmian w taryfie celnej. Niektóre cła miałyby ulec podwyżce, większość jednak miałaby zostać zniżona.

Licencjonowanie importu szeregu artykułów zostało przedłużone. M. in. podwyższony został kontyngent na scyzoryki — obniżony zaś na brzytwy, klosze szklane, lampy naftowe i inne.

MALAJE. W taryfie celnej Zjednoczonych Państw Malajskich umieszczono kilka nowych pozycyj, jak: pończochy czysto jedwabne — 15% ad val., skóra wyprawiona — 5% ad val., aparaty radiowe i ich części — 5% ad val., łosoś w puszkach — 7 i pół proc., baterie elektryczne dla latarek kieszonkowych — 10 proc. Towary pochodzenia brytyjskiego nie opłacają powyższych ceł.

NORWEGIA. Przywóz sztucznego smalcu został zreglamentowany (14 I 39).

Z dniem 18 I 39 weszło w życie zarządzenie reglamentujące import ubrań jedwabnych.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI. Portugalskie Ministerstwo Kolonii wprowadziło z dniem 13 I 39 zakaz przywozu do posiadłości portugalskich towarów pochodzenia sowieckiego.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z mocą obowiązującą od dnia 30 grudnia 1938 Departament Ceł zarządził, że towary importowane ze Śląska Zaolziańskiego jak również z tych terytoriów, które zostały odłączone od Czechosłowacji i przyłączone do Węgier winny być znakowane jako towary polskie względnie jako towary węgierskie. Towary te będą opłacać stawki celne zgodnie z wysokością ceł przysługujących Węgrom i Polsce.

TUNIS. Na rok 1939 uruchomione zostały następujące kontyngenty na przywóz tkanin bawełnianych i ubrań do Tunisu:

Nr taryfy celnej	Rodzaj towaru	q.	Kontyngent dla poszczeg. krajów	q.
404, 406 bis A	Tkaniny bawełniane gładkie i prążkowane, surowe	20	Włochy	19
			Hiszpania	1
405, 406 bis B, Ex. 436	Tkaniny gładkie i prążkowane bielone	15	Włochy	7
			Anglia	8
406, 406 bis C. Ex. 436	Tkaniny bawełniane gładkie i prążkowane barwione	495	Włochy	492
			Anglia	1
			Trypolis	1
			Turcja	1
Ex. 407 Ex. 436	Tkaniny bawełniane gładkie i prążkowane, drukowane (inne jak futary, chustki i t.p.)	36	Włochy	25
			Anglia	5
			Japonia	4
			Inne kraje	2
411 B, 411 E, 411 G, 411 J, i Ex. 436	Tkaniny bawełniane gładkie i prążkowane, wyrabiane w całości lub częściowo z barwionych nici	18	Włochy	2
			Japonia	9
			Egipt	3
			Trypolis	1
			Japonia	1
			Czechosł.	1
			Belgia	1
412. Ex. 436 i 412 bis	Tkaniny bawełniane z połyskiem lub fasonowane	2	Włochy	2
480E. 460F. 460G. 460H.	Ubrania, bielizna, chustki osobno niewymienione	3120	Anglia	666
			Niemcy	7
			St Zjedn.	88
			Belgia	132
			Włochy	894
			Japonia	249
			Holandia	736
			Polska	128
			Czechosł.	210
			Inne kraje	10

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Afryka Równikowa. Dekretem z dn. 29 I 39 zostały podwyższone wszystkie stawki celne o 7 proc. z wyjątkiem stawek obowiązujących dla towarów francuskich.

Francuska Afryka Zachodnia. Projektowane jest podwyższenie dodatkowych stawek celnych na papier t. zw. „Kraftpapier" do wysokości 12 proc. a. v.

GRECJA. Ogólne kontyngenty przywozowe na tkaniny i ubrania, oraz kapelusze, guziki, wyroby z celuloidu, zostały podwyższone.

HOLANDIA. Z dniem 1 lutego rb. przedłużono na rok kontyngentowanie przywozu następujących towarów do Holandii:

	przydział autonom	okres bazowy
Szkło stołowe	1936/7	60 proc. wagi brutto
Porcelana	1936/7	40 proc. wagi brutto
Fajans	1929/30	35 proc. wagi brutto
Fajans sanitarny	1934	80 proc. wagi brutto
Tafle ceramiczne na ścianę, polewane	1.4.36—1 4 38	70 proc. pow. polew.
niepolewane	1.1 36—1.7.36	70 proc. „ do polew.
Saboty	1935	50 proc. wagi brutto

W porównaniu z poprzednim okresem w warunkach kontyngentowania powyższych artykułów nie zaszły żadne zmiany.

ŁOTWA. Przywóz aparatów elektrycznych dla potrzeb przemysłu dyktowego został z dn. 24 I 39 zwolniony od cła.

NIEMCY. Z dn. 17 II 39 wchodzą w życie na terenach sudeckich przyległych do b. Austrii te same przepisy o zakazach przywozu i wywozu, oraz opłatach wywozowych, jakie w b. Austrii obowiązują.

NOWA ZELANDIA. W myśl wydanych ostatnio zarządzeń obowiązuje zakaz importu wszelkich towarów, z wyjątkiem tych wypadków, gdzie importer uzyska specjalną licencję lub towar zostanie zwolniony z zakazu przez Ministra Ceł. Podania o zezwolenie przywozu muszą być składane na piśmie przed dokonaniem importu. Pozwolenie może być udzielone na całość bądź część wniosku, lub też podanie może być zupełnie odrzucone. Licencje są ważne na z góry określony okres. Podania o zezwolenie muszą wskazywać zarówno towar, jak również kraj pochodzenia, wartość cif oraz inne szczegóły transakcji.

RUMUNIA. W myśl dekretu z dn. 23 XII 38 stawki celne na fajanse zostały podwyższone w następujący sposób: poz. 935 tar. celn. rum. — fajans domowy biały o 8 lei na 1 kg, czyli, że cło obecnie wynosi 20,50 lei za 1 kg;poz. 938— fajans sanitarny malowany — o 4 leje na 1 kg, t. zn. cło obecne wynosi 26,34 leje za 1 kg.

EL SALVADOR. Przywóz surowych tkanin bawełnianych podlega analogicznym stawkom celnym, jak dla tkanin bielonych (dekret z 2 XII 38). Poza tym stawki celne dla farb aluminiowych zostały obniżone.

TOGO. Kontyngent importowy na alkohol skażony i alkohol metylowy ustalono w wysokości 6,500 litrów na rok 1939.

TUNIS. Ukazały się dalsze trzy rozporządzenia dyrektorów Spraw Ekonomicznych i Finansów, wprowadzające przymusowe uwidocznienie na towarach kraju pochodzenia, (marque d'origine), literami łacińskimi, w sposób wyraźny i niezatarty, na cały szereg artykułów pochodzenia zagranicznego przy imporcie do Tunisu, a mianowicie: na albumach z obrazkami i innych, na okładkach albumów fotograficznych i innych, na obrazkach i znakach do odbijania na papierze i kartonie, na kartkach pocztowych, na obrazkach litografowanych, simili-grawirowanych, fotograwurach i innych, typografiach, na etykietach, pudełkach itp., zaopatrzonych drukiem, na aparatach elektrycznych do ogrzewania, na elektrycznych żelazkach do prasowa-

nia, aparatach elektrycznych wskazujących kierunek w automobilach, oraz aparatach wycierających szyby w automobilach.

Journal Officiel Tunisien Nr 6 z dn. 20 stycznia podaje dekret Prezydenta Republiki Francuskiej z dn. 30 listopada ub. r., zmieniający wysokość stawek celnych na cały szereg towarów importowanych do Tunisu, a objętych Unią celną francusko-tunizyjską. — Zmiany obejmują tłuszcze rybie, tran wielorybi i kaszalota, ziarna bawełny i lnu, oleje z bawełny, lnu, słodkich migdałów, pistacji, oliwę, farby, mydła i inne jak toaletowe, ceratę, zwykłą ceratę do opakowań i niektóre tkaniny.

Uwaga: Wymienione w wykazie towary mogą być importowane na obszar Regencji w ramach podanych kontyngentów jedynie przez porty Tunis i Sfax.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Nałożone zostało zwyczajne cło dumpingowe na dętki i opony.

WIELKA BRYTANIA. Komitet Doradczy do spraw cła, wydał rozporządzenie, dotyczące clenia jaj bez skorup.

Dotychczas w odniesieniu do tego rodzaju jaj obowiązywały cła następujące:

Jaja w płynie lub zamrożone, włączając jaja glicerynowane (całe, żółtka lub białka) . . .	$^1/_2$	pensa za funt ang.
Jaja suszone całe	$2^1/_4$	,, ,, ,, ,,
Suszone żółtka	$1^1/_4$	,, ,, ,, ,,
Suszone białka (albumen) .	$2^3/_4$	,, ,, ,, ,,

Obecna decyzja skreśla powyższe cła z listy ceł specyficznych, podciągając wyżej wymienione rodzaje jaj bez skorup pod ogólne cło 10% ad valorem.

Rozporządzenie weszło w życie z dn. 18 stycznia 1939 roku.

BELGIA. Z dn. 25 I 39 wprowadzone zostały przy imporcie maszyn włókienniczych (z poz. 1046, 1047, 1048, 1049, 1074 bis, 1074 ter a, 1074 ter b) pozwolenia przywozowe. Kontyngenty importowe nie zostały ustalone.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Gambia. Zmienione zostały z dn. 15 12 38 stawki celne, m. in. na zboża i mąki, olej smarowy, maszyny do szycia, oleje smarowe, opony, tarcicę.

CHILE. Do dn. 31 XII 39 obowiązuje bezcłowy przywóz włókna jutowego.

Stosowanie kl. n. u. w zakresie importu towarów ekwadorskich zostało przedłużone do dn. 1 XII 39.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 1 II 39 zwolniony został z obowiązującego dotychczas zakazu wywóz cementu oraz guzików z orzecha kamiennego.

FRANCJA. Melasa zagranicznego pochodzenia, przeznaczona jako pasza dla bydła, uzyskała z dn. 28 I 39 zniżkę celną w wys. 30 cent. od stopnia absolutnej zawartości cukru i 100 kg wagi netto w ramach kontyngentu, wynoszącego 4,250 ton na okres od 1 II — 31 V 39.

Wprowadzone zostały dekretem z dn. 25 I 39 obniżki od stawek celnych dla przywozu olejów mineralnych, służących jako środki pędne, m. in. również dla gazoliny.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Szkło. Firma angielska interesuje się importem szkła taflowego i lampowego. P/2597/63/ID.

Różne. Firma portugalska interesuje się importem farb anilinowych i kamieni do zapalniczek. P/2800/35/ID.

Różne. Firma australijska interesuje się objęciem zastępstwa na artykuły chemiczne, szklane i porcelanowe. P/2870/3B/ID.

Celofan. Firma brazylijska pragnie nawiązać kontakt z producentami i eksporterami celofanu. P/2686/61/ID.

Chemikalia. Firma holenderska interesuje się importem kwasu szczawiowego i mrówkowego. P/3207/47/ID.

Fajanse. Firma z Sudanu pragnie nawiązać kontakt z producentami wyrobów fajansowych. P/3155/65/ID.

Chemikalia do farbowania tkanin i skór. Firma bułgarska pragnie otrzymać przedstawicielstwo na tamtejszy rynek. P/1450/39/ID.

Nauszniki. Firma w Holandii interesuje się importem uszochronów. P/2375/4T/Kz.

Plastry. W Holandii są możliwości zbytu plastrów do celów leczniczych (t. zw. leukoplast), których wzór oglądać można w P. I. E., Elektoralna 2. P/1372/46/Kz.

Koszyki. Firma angielska poszukuje dostawców koszyków na miasto. 1935/49 sz.

Szpilki do kapeluszy. Firma angielska poszukuje dostawców szpilek fantazyjnych do kapeluszy damskich. P/1962/64/ sz.

Skóry cielęce. Firma południowo-afrykańska interesuje się sprzedażą na rynku Rodezji Południowej

skór cielęcych czarnych i brązowych do wyrobu obuwia, jak również innych artykułów, wchodzących w zakres przemysłu szewskiego, jak sznurowadła, obcasy, podeszwy, przędza szewska itp. P/32754/40/M.

Cukier. Firma jugosłowiańska interesuje się importem cukru. P/2057/59/ID.

Różne. Firma belgijska interesuje się importem papieru szmerglowego, pasów transmisyjnych i fibry. P/1978/3E/ID.

Różne. Firma agenturowa w Syrii interesuje się nast. artyk. polskiego pochodzenia: męskimi materiałami wełnianymi, materiałami na meble, dyktą, fasolą, produktami chemicznymi i papierem. E/2279/H.

Tekstylia. Firma agenturowa syryjska wyspecjalizowana handlem tekstyliami pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami. E/2280/H.

Różne. Firma agenturowa pragnie nawiązać kontakt z polskimi firmami dowolnej branży. E/2381/H.

Plecionka (szparteria). Firma francuska poszukuje dostawców plecionki do kapeluszy damskich. 886/59sz.

Zabawki. Firma palestyńska poszukuje dostawców „aparatów zręczności" oraz zabawek dziecinnych (pistoletów, strzelb itp.) 1606/54sz.

Linie oraz tablice szkolne. Firma egipska poszukuje dostawców tablic szkolnych oraz linij. 473/61sz.

Wyroby skórzane. Firma holenderska poszukuje dostawców wyrobów skórzanych. 1730/64sz.

Ozdoby choinkowe. Firma amerykańska poszukuje dostawców ozdób choinkowych. 2242/54sz.

Klej stolarski. Firma z Teheranu pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/34110/4F/ID.

Karbid. Firma turecka interesuje się otrzymaniem przedstawicielstwa na powyższy artykuł. P/707/44/ID.

Różne. Firma agenturowa w Kenii (Afryka Wschodnia), interesuje się importem z Polski nast. artyk.: tanich materiałów bawełnianych, dykty, taniej odzieży, oraz chemikalij. E/1567/H.

Różne. Firma agenturowa w Indiach Bryt. interesuje się importem z Polski: dykt, ram do obrazów, wyrobów chemicznych i farmaceutycznych, wyrobów żelaznych. E/1568/H.

Różne. Firma grecka interesuje się importem z Polski wszelkich artyk. przemysłowych i rolnych. E/1612/3S/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru mająca swego przedstawiciela w Szwajcarii interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi eksporterami. E/1972/H.

Różne. Firma grecka interesuje się importem z Polski nast. artyk.: masła, szynek w puszkach, płatków owsianych, konserw rybnych, mączki kostnej. E/1830/H.

Różne. Firma agenturowa w Portugalii pragnie nawiązać kontakt z polskimi firmami eksportowymi. E/1734/H.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 16 II DO 8 III 1939.

a) do Stanów Zjednoczonych A. P.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek	
				godz.
16 II	Queen Mary	Cherbourg	16 II	22,15
21 II	Manhattan	Le Havre	21 II	22,15
23 II	Aquitania	Cherbourg	23 II	22,15
26 II	Paris	Le Havre	26 II	22,15
2 III	Batory	Gdynia	2 III	17,—
6 III	Ile de France	Le Havre	6 III	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju)

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek	godz.
17 II	Pułaski	Gdynia	12 II	13,—
20 II	Cap. Arcona	Lisbonne	20 II	22,15
24 II	Highl Brigade	Boulogne	24 II	22,15
27 II	Augustus	Genova	26 II	22,15
4 III	Mendoza	Marseille	4 III	22,15
8 III	Neptunia	Napoli	7 III	22,15

PRZESYŁKI ZŁOŻONE Z RÓŻNYCH TOWARÓW.

Z dn. 3 II 1939 r. zostało wprowadzone uzupełnienie do § 35 post. taryfowych. Według dotychczasowego brzmienia tego paragr. przesyłki złożone z różnych towarów były taryfowane według klas właściwych oddzielnie za łączną wagę towarów należących do tej samej klasy, pod warunkiem jednak, że nadawca podał w liście przewozowym wagę każdego towaru osobno, w przeciwnym razie obliczano przewoźne za łączną wagę przesyłki (całej) według klasy najdrożej taryfowanego towaru.

Wprowadzone uzupełnienie § 35 zezwala na zastosowanie obliczenia za każdy rodzaj towaru oddzielnie według odpowiednich klas, nawet w wypadku, jeżeli nadawca nie podał wagi jednego towaru zawartego w przesyłce. Kolej wówczas w takim wypadku ustala niepodaną wagę przez odjęcie od łącznej wagi całej przesyłki, sumy wag podanych przez nadawcę.

OPŁATY DODATKOWE W MIĘDZYNARODOWYCH LISTACH PRZEWOZOWYCH.

W międzynarodowym ruchu kolejowym było dotychczas niejednokrotnie trudno zorientować się co do poszczególnych pozycyj opłat

dodatkowych, zwłaszcza gdy były wypełniane słownie w językach obcych. Sprawą tą zajmowała się na posiedzeniu w Bukareszcie Komisja Międzynarodowego Związku Kolejowego, która powzięła uchwałę, aby w międzynarodowych listach przewozowych opłaty dodatkowe były symbolicznie oznaczane cyframi arabskimi w kwadrat. obwódce. Tym samym wprowadzono w międzynarodowym ruchu kolejowym system wypróbowany już z pomyślnym skutkiem na kolejach polskich. Opłaty dodatkowe będą oznaczane w międzynarodowych listach przewozowych następującymi cyframi arabskimi w sposób wyżej określony:

1) Opłaty za ważenie, 2) Opłaty za ładowanie przesyłki do wagonu, 3) Opłaty za wyładowanie przesyłki z wagonu, 4) Opłaty za liczenie sztuk, 5) Opłaty za wynajem opon, 6) Opłaty za użycie dźwigu stałego lub ruchomego, 7) Opłaty za przechowanie przesyłek w magazynie, 8) Postojowe, 9) Opłata za dokonane formalności celne przez kolej oraz inne opłaty uskuteczniane przez kolej na rzecz cła, podatki itp., 10) Opłaty za zmianę w umowie o przewóz, 11) Opłata za zawiadomienie o nadejściu przesyłki lub inne zawiadomienie odbiorcy lub nadawcy, 12) Opłata za oczyszczenie wagonu, 13) Opłata za dezynfekcję wagonu, 14) Opłata za pojenie i żywienie zwierząt, 15) Opłata za sprawdzenie tary, 16) Opłata za przewóz samochodem (dostawa, odbiór z domu), 17) *Opłata brzegowa, dokowa etc.*, 18) *Opłata dodatkowa za przewóz morzem (surtaxe de mer),* 19) Opłata za przeładowanie lub zmianę zestawów kołowych, 20) Opłata od sumy zaliczki w gotowiźnie, 21) Opłata za wypełnienie listu przewozowego, 22) Opłata za zaopatrzenie przesyłki w zastępstwie nadawcy napisem stacji przeznaczenia, cechą lub numerem, 23) Opłata za deklarację wartości dostawy, 24) Opłata za najem konteneru, 25) Opłata za ubezpieczenie, 26) *Dodatkowe opłaty portowe.*

Z zestawienia tego wynika, że w systemie tym uwzględniono również specjalne wymogi ruchu portowego znajdujące wyraz w symbolicznych cyfrach 17, 18 i 26. W liczbie 26 opłat dodatkowych wymienionych w powyższym spisie znajdują się wszystkie opłaty, jakie najczęściej zachodzą. Inne opłaty dodatkowe podaje się w listach przewozowych międzynarodowych jak dawniej, t. j. bez znaków symbolicznych.

PRZEDSTAWICIELSTWO KOLEI I PORTÓW P. O. C. W BRATYSŁAWIE.

Jak swego czasu donosiliśmy, zostało z dniem 1 listopada 1938 r. uruchomione prowizoryczne przedstawicielstwo P. K. P., oraz portów Gdańska i Gdyni w Bratysławie. Koleje Polskie oraz porty p. o. c., dając wyraz swego zainteresowania zapleczem słowackim, nadały przedstawicielstwu temu charakter przedstawicielstwa stałego. Adres przedstawicielstwa jest następujący: Reprezentácia polských železnic a prístavov v Gdańsku a Gdyni, Bratislava, nám. Andreja Hlinku č. 22/IV, tel. 10-89, adres telegraficzny Pekape.

PRZEWÓZ PRZESYŁEK DO I Z WĘGIER TRANZYTEM PRZEZ CZECHOSŁOWACJĘ

Wobec otwarcia ruchu przez wszystkie dawne przejścia graniczne czeskosłowacko-węgierskie z wyjątkiem Petrzalka/Oroszwar i Čop/Zahony oraz dawne przejścia polsko-czeskosłowackie z wyjątkiem Woronienka/Zimir, Ławoczne/Skotarsky i Sucha Góra Orawska/Liesek podjęte zostało przyjmowanie do przewozu przesyłek do i z Węgier tranzytem przez koleje czeskosłowackie i węgierskie do i z krajów trzecich. Odprawa przesyłek odbywać się powinna na podstawie dotychczas i nadal obowiązujących bezpośrednich taryf związkowych (polsko-węgierskiego, polsko-jugosłowiańskiego, polsko-adriatyckiego związków kolejowych itp.) przy niezmienionych warunkach i stawkach bez względu na zaszłe zmiany granic, jednakowoż jedynie w tych relacjach, dla których odnośne przepisy kierunkowe taryfy związkowej, przy uwzględnieniu już otwartych przejść granicznych, mogą być zachowane. Przepisy odnośnie sposobu opłacania przewoźnego oraz obciążania przesyłek zaliczkami i zaliczeniami pozostają bez zmiany.

SPRAWY PODATKOWE

POBÓR SCALONEGO PODATKU OBROTOWEGO OD 1 I 1939 R.

W związku z wejściem w życie z dniem 1 I 1939 r. ustawy z dnia 4 V 1938 r. o podatku obrotowym (Dz. U. R. P. z 1938 r., Nr 34, poz. 292) — utraciły jednocześnie moc obowiązującą wszystkie rozporządzenia Ministra Skarbu o poborze scalonego podatku przemysłowego od szeregu towarów

(Rozporządzenie Ministra Skarbu: 1) z dn. 14 II 1936 r. o poborze scalonego podatku przemysłowego od cementu (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 122), 2) z dnia 17 II 1936 r. o poborze scalonego podatku przemysłowego od cukru (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 125), 3) z dnia 17 II 1936 r. o poborze scalonego podatku przemysłowego od obrotów piwem, napojami winnymi, wódkami gatunkowymi, octem, kwasem octowym i drożdżami (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 124), 4) z dnia 14 II 1936 r. o poborze scalonego podatku przemysłowego od zapałek (Dz.

U. R. P. Nr 13, poz. 121) oraz 5) z dnia 17 II 1936 r. o poborze scalonego podatku przemysłowego od obrotu artykułami objętymi Monopolem Tytoniowym, od obrotu wyrobami Państwowego Monopolu Spirytusowego, solą kuchenną (jadalną), bydlęcą i przemysłową oraz losami loterii państwowej (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 123) — wydane na podstawie przepisów dotychczas obowiązującej ustawy z dnia 15 VII 1925 roku o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46, poz. 339).

Rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 I 1939 r., wydane na podstawie art. 9 ust. (3) wymienionej powyżej ustawy o podatku obrotowym, normują pobór scalonego podatku obrotowego od szeregu artykułów, których ilość i rodzaj w stosunku do stanu dotychczasowego nie uległa zmianie — przy uwzględnieniu nowych stawek podatkowych oraz odmiennego od dotychczasowego pojęcia przedmiotu opodatkowania; rozporządzenia te obowiązują od dnia 1 I 1939 r.

WYDAWNICTWA FACHOWE

Le Nord — Revue Internationale des Pays du Nord.

Idea wspólnoty państw okalających Bałtyk zdobywa sobie w stosunkach powojennych, a zwłaszcza w ostatnich latach, coraz żywszy oddźwięk, i to tak wśród samych państw nadbałtyckich, jak też na terenie zewnętrznym. Wyrazem tego są, obok in. momentów, czasopisma naukowe, względnie popularno-naukowe o charakterze międzynarodowym, które tę ideę propagują. Nowe pismo z tej serii, „Le Nord“, którego się ukazało dotychczas cztery numery, ograniczyło się do regionu państw skandynawskich, mających — jak wiadomo — bardzo ścisłe powiązania nie tylko w zakresie kulturalnym i gospodarczym, ale także politycznym. Celem tej publikacji jest poruszenie aktualnych zagadnień politycznych, ekonomicznych, kulturalnych oraz torowanie drogi do urzeczywistnienia ideału jak najściślejszej współpracy pomiędzy tymi narodami. Redakcja, omawiając na wstępie do 1. zeszytu cel pisma, wyraża nadzieję, że i inne państwa będą zapewne w tym duchu współpracować.

Komitet redakcyjny „Le Nord“ tworzą ministrowie spraw zagranicznych Danii, Finlandii, Norwegii, Szwecji oraz premier Islandii.

Sądząc z tych czterech zeszytów, pismo to jest publikacją o wysokim poziomie, z wybitnym dążeniem do aktualności; zawiera szereg artykułów w języku angielskim, francuskim i niemieckim, pisanych przez takie autorytety w sprawach bałtyckich jak Hambro, Sandler, Koht, Procopé, Andrsen, Björnsson, Ekeberg, Haat, Henriksson, Hansson, Thulin, Christiansen, Tanner, Forchhammer i t. d.

Sigurd Erixon, West European Connections and Culture Relations.

(Związki z zachodnią Europą i kulturalne pokrewieństwa Szwecji). Journal international d'ethnologie et folklore europeen. Stockholm 1938:2, str. 137—172, 6 tablic ilustr., 15 ilustracyj w tekście, 1 mapa.

Zagadnienie związków kulturalnych Szwecji z zachodnią Europą było tematem odczytu prof. Erixona, wygłoszonego w Edynburgu w czerwcu 1937 r. Po uzupełnieniu odczytu nowszymi materiałami, ogłosił go autor w języku angielskim w redagowanym przez siebie kwartalniku „Folk-Liv“.

Prof. Erixon wykazuje na szeregu przykładów, że w południowo-zachodniej Szwecji spotyka się budowle i sprzęty gospodarskie o podobnych formach jak w zachodniej Europie. Morze grało tutaj rolę pośrednika i dlatego podobne formy występują na Półwyspie Iberyjskim, we Francji, Holandii, na wyspach brytyjskich, w Norwegii i Szwecji, tj. wszędzie tam, gdzie morze było głównym środkiem komunikacji. Wpływy te szły w kierunku z południa na północ, podczas gdy wpływy skandynawskie na kraje Europy zachodniej ograniczają się prawie wyłącznie do okresu wypraw Wikingów.

Artykuł prof. Erixona ilustrowany jest 60 rycinami oraz mapą. Fotografie i szkice, zebrane na Półwyspie Iberyjskim, we Francji, Anglii i Szwecji, wykazują niewątpliwe podobieństwa form w konstrukcji domów mieszkalnych, kominów, w uprzężach, wozach i t. d.

DEKRET DEWIZOWY — MGR. A. BOJKO.

Nakładem Księgarni Prawniczej w Warszawie, ul. Senatorska 8 — ukazała się ostatnio w broszurze „Dekret Dewizowy“, który zawiera tekst jednolity z dnia 7 listopada 1938 r., rozporządzenie wykonawcze, przepisy związkowe oraz orzecznictwo w tym zakresie.

Broszura opracowana została przez magistra praw A. Bojko, i stanowi praktyczne vademecum dla instytucyj i osób, zainteresowanych w znajomości spraw dewizowych.

PRZETARG PAŃSTW. ZAKŁADU ZDROJOWEGO W CIECHOCINKU.

Państwowy Zakład Zdrojowy w Ciechocinku niniejszym ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na wykonanie:

1) robót kamieniarskich (oblicowanie alabastrem),
2) robót lastrikowych w holu łaz. III (schody i posadzka),
3) robót ślusarskich (poręcze).

Termin składania ofert do dnia 27 lutego 1939 r. otwarcie ofert nastąpi w dniu 28 lutego rb. o godz. 10.

Oferty należy składać wyłącznie na formularzach przetargowych, które można otrzymać w Biurze Zakładu Zdrojowego w Ciechocinku. Państwowy Zakład Zdrojowy zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, oraz unieważnienie przetargu.

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w początku bieżącego tygodnia następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki w Gdyni, za towar oclony:

„Korab" — z polskich połowów i importowane śledzie solone:

jarmuckie mleczaki	— zł 88,—
jarmuckie matfule	— zł 78,—
matis	— zł 76,—
smolmatis	— zł 68,—
importowane holenderskie	— zł 73,—

„Pomorze" — własne solenie śledzi — matis i matful — 68,—, smolmatis — 62,— TB. 50,— zł, mrożone dorsze czyszczone bez głów: za 100 kg — 65,—, łupacze — 60,—. Okonie czerwone — 65,— zł.

„Mewa" i „Delfin" śledzie solone — własne połowy i importowane: mleczaki — brak, matis i matful — 78,—, smolmatis — 70,—, importowane zeszłoroczne marka WOOD jarmuckie — 63,— zł.

Importerzy śledzi solonych, świeżych i mrożonych

Jarmuckie angielskie:

	smolmatis	matis	matful
trójka	76	85	87
I trade	74	84	brak
ordinery	68	73	brak

Szkockie matiasy — selected — medium — large od 115,— do 130,— zł.

Szkockie twardo solone — crownmatisy — 65,— do 70,— zł.

Norweskie śledzie — solone śledzie: SLOO — 40,—, zeszłoroczne 35,—, VAAR — 32,—, islandzkie matiasy od 65,— do 69,—. Schneidehering — 105,— zł, mrożone śledzie za 50 kg — 23,— zł, świeże śledzie za 95,— kg netto — 36,— zł.

Islandzkie matiasy — od 73,— do 76,— zł.

Holenderskie śledzie solone — od 70,— zł do 75,— zł za jarmuckie.

Szwedzkie — szproty świeże w łodzie z Göteborga, cena aukcyjna Göteborg około 5 koron szw. za 50 kg netto, śledziki świeże cena aukcyjna w Göteborgu około 4,— do 6 koron szw.

Dorsze polskich połowów. — Dorsze mrożone — 30,— zł za 50 kg, czyszczone dorsze świeże w łodzie bez głów — 22,— zł za 50 kg. Dorsze świeże z głowami czyszczone 18,— zł.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM I DALSZYM.

W porównaniu do poprzedniego okresu w sytuacji naszego rybołówstwa przybrzeżnego i dalszego nie zanotowano żadnych zmian. Na wodach przybrzeżnych oraz głębi gdańskiej poławiane są małe ilości drobnych śledzików i flądrer. Na ogół jednak sztormowa pogoda na Bałtyku nie sprzyjała ostatnio uprawianiu połowów, głównie dalszych — na wodach Bornholmu, gdzie znajduje się obecnie szereg silniejszych polskich kutrów rybackich. Niepomyślne te warunki nawigacyjne przyczyniły się też do ostatniej awarii szkunera rybackiego „Marie Alice" w pobliżu wyżej wymienionej wyspy duńskiej. Podobne względy spowodowały również, że w ciągu ostatnich dni zawinęło do portu rybackiego we Władysławowie szereg zagranicznych statków rybackich oraz handlowych, szukających schronienia przed sztormem.

W dalszym ciągu należy zanotować ożywione dowozy szprotów i śledzików, importowanych ze Szwecji.

Do przewozu surowca zużyto po raz pierwszy w tym sezonie — obok kutrów szwedzkich — także polskie statki rybackie, z których „Korab I" przywiózł dnia 10 lutego 1.600 skrzyń szprotów i dnia 12 lutego „Korab II" — 1.600 skrzyń szprotów. W związku z wykorzystaniem trzeciego z kolei kontyngentu w ilości 1.000 ton na przywóz szprotów, uruchomiony został już czwarty z rzędu kontyngent.

Importem surowca dla przemysłu rybnego zajmują się obecnie trzy przedsiębiorstwa: „Temporyb", „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" i „Hamoryb", wszystkie z Gdyni, przy czym to ostatnie przedsiębiorstwo zajmuje się nie tylko importem, ale również transportem surowca z Göteborga do Gdyni polskimi statkami.

Gdyńska Chłodnia Rybna przygotowuje się obecnie do kampanii filetowej, spodziewając się wznowienia dowozów dorszy już w najbliższych dniach. Zeszłoroczne zapasy filetów dorszowych są już na wyczerpaniu.

Dnia 12 lutego przybył do Gdyni niedawno zakupiony w Niemczech przez Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Delfin" statek rybacki „Deltra II", powiększając w ten sposób tabor polskiej flotylli rybackiej.

DOWOZY SZPROTÓW IMPORTOWANYCH ZE SZWECJI POLSKIMI STATKAMI.

Dowozy importowanych szprotów ze Szwecji dla potrzeb przemysłu rybnego wybrzeża i zaplecza, odbywały się dotychczas wyłącznie szwedzkimi kutrami, które większość surowca dowoziły do Gdyni z Göteborga, gdzie znajdują się aukcje rybne.

Zakupy szprotów, dokonywane przez polskich importerów na rynku szwedzkim dokonywane były prawie że wyłącznie cif Gdynia, na skutek czego odpadała gestia transportu pod polską banderą. W związku z niekorzystną sytuacją w naszym rybołówstwie przybrzeżnym, spowodowaną właśnie brakiem szprotów — importerzy chcąc częściowo dopomóc rybakom w trudnym ich położeniu — postanowili ostatnio sprowadzać surowiec unieruchomionymi polskimi statkami rybackimi. W wyniku przeprowadzonego porozumienia jeden z importerów gdyńskich zaczarterował dla transportu szprotów lugry rybackie tow. „Korab“, które dnia 10 i 12 lutego br. przywiozły łącznie ponad 3.200 skrzyń szprotów à 30 kg.

Próbne te transporty dowiodły w całej rozciągłości możliwość wykorzystania i na przyszłość do przewozu surowca polskich statków. Zapoczątkowane te dowozy dają już obecnie importerom naszym podstawę do uskuteczniania zakupu szprotów w Szwecji na warunkach fob Göteborg, co z uwagi na możność dysponowania środkami przewozowymi — w tym wypadku statkami polskimi — nie może być obojętne dla nas z powodu oszczędzania na dewizach, wydawanych na transport morski przewoźnikowi obcemu.

Należy na marginesie zaznaczyć, że już w ubiegłym roku podjęto usiłowania, mające na celu przewóz szprotów ze Szwecji do Gdyni kutrami naszych rybaków. Praktyka wykazała jednak, że z uwagi na słabe motory kutrów, nie dało się wówczas kwestii tej zrealizować. Obecnie więc zużyto do tego silniejsze jednostki rybackie.

POŁOWY RYB W STYCZNIU 1939 R.

W przeciągu miesiąca stycznia br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 1.257.620 kg ryb o wartości 690.590,— złotych. Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

Łosoś 1.250, mielnica 420, troć 180, stornia 6.170, gładzica 90, śledź morski świeży 82.040, szprot 41.600, węgorzy 1.670, wątłuszy 189.140, sandaczy 400, sieja 70, certa 10.120, szczupaki 1.140, okonie 40, płotki 1.770, śledzie mor. solone 897.380, łupacze 21.200, zębacze 350, karmazyny 2.150, sole 240, kulbaki 200.

Natomiast podział na poszczególne obwody wg ilości i wartości był następujący:

Hel 23.010 kg o wartości 15.615 zł, Gdynia 46.250 kg o wartości 18.028 zł, Jastarnia, W. Wieś 32.330 kg o wartości 20.924,— zł, Chłapowo, Karwia 270 kg o wartości 280,— zł, Puck i wioski zatoki 14.340 kg o wartości 8.479,— zł. Połowy dalsze 152.480 kg o wartości 46.460 zł. Połowy dalekomorskie 968.920 kg o wartości 580.804,— zł.

Kronika zagraniczna

POŁOWY ŚLEDZI W KATTEGACIE.

Jak donosi „Die Deutsche Fischwirtschaft“ rybacy szwedzcy cieszą się z niezwykle obfitych połowów śledzi, których ławice ukazały się w Kattegacie. Ławice tegoroczne były tak wielkie, że łowiono śledzie ze statków wiadrami. Śledzie sprzedawano w Skagen, skąd przeważna ich część poszła do Niemiec. Korespondent wspomnianego wydawnictwa przypomina, że zaraz po wojnie Niemcy próbowali z dobrym wynikiem łowić śledzie na Kattegacie i Skageraku i dziwi się, czemu zaprzestano połowów, gdyż śledzie tamtejsze są dość duże jak na zimowe połowy, choć nieco delikatniejsze i trudniej znoszące przechowywanie.

JESIENNE POŁOWY ANGIELSKIE I EKSPORT ICH DO KRAJÓW NADBAŁTYCKICH.

W okresie od 1 września do 31 grudnia 1938 r. połowy śledzi w Anglii (Yarmouth i Lowestoft) wynoszą ogółem 521.291 crans, podczas gdy w analogicznym okresie 1937 r. wynosiły 664.181 crans. W tym w Yarmouth złowiono 301.535 crans (372.763 crans w r. 1937), a w Lowestoft 219.756 crans (291.418 crans w 1937 r.)

Wywieziono ogółem 280.012 beczek (w 1937 roku — 305.417 beczek), w tym do Gdyni 54.183 beczek (46.522), do Gdańska — 73.143 beczek (84.842), Kłajpedy — 30.089 beczek (22.579), Królewca — 18.338 beczek (28.601), Szczecina — 57.494 beczek (71.230). Podkreślić należy silny spadek przywozu śledzi do portów niemieckich, co stoi w związku z pokrywaniem zapotrzebowania na śledzie przez Rzeszę z jej własnych połowów dalekomorskich.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W ANGLII.

Za śledzie świeże, pochodzące z ostatnich połowów, płacono dnia 11 lutego na aukcjach rybnych w miejscowości Milford Haven za 1 cran (179 — 200 kg) — 41/— do 57/—; 21/— do 25/—.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W HOLANDII.

Za śledzie świeże, pochodzące z ostatnich połowów, płacono dnia 10 lutego na aukcjach rybnych w miejscowości Ijmuiden za 1 skrzynię (50 kg) — 6,50 guld. hol.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Na rynkach zagranicznych notują ostatnio zniżkę cen kawy niższych gatunków o ½ do 1 sh. Na rynku krajowym trwa nadal stan sprzed 2 tygodni. Brak dokonanego eksportu powoduje niemożność sprowadzania towaru w transakcjach wiązanych. Dokonany ostatnio podział kontyngentu na herbatę nie pokrywa zapotrzebowania rynkowego i jest przyczyną wyższych cen wskutek małej ilości towaru na rynku.

Ceny kawy i herbaty na rynku krajowym utrzymują się z nieznacznymi odchyleniami na dotychczasowym poziomie.

Kawa:

Jak już zaznaczyliśmy, ceny kawy niższych gatunków uległy pewnej zniżce na rynku zagranicznym. Na rynku krajowym ceny kaw są wysokie wskutek braku towaru. Ceny kaw oclonych loco magazyn importera notowano: za 1 kg Rio 7 — 3,40 do 3,45 zł, Victoria 5 — 3,40 do 3,50 zł, Santos — 3,90 do 4,50 zł, Maragogype 5,50 do 5,60 zł, Tanganyika 5,60 do 5,70 zł.

Herbata:

Podzielony ostatnio kontyngent herbaty nie pokrywa zapotrzebowania rynkowego. Sprawa braku towaru pozostaje w dalszym ciągu niezałatwiona. Brak transakcyj wiązanych na herbatę stwarza nienormalny stan w handlu importowym i jest przyczyną, że Sumatra, która przychodzi do Polski w transakcjach wiązanych, jest za droga w stosunku do herbaty cejlońskiej.

Ostatnie notowania cen za 1 kg herbaty oclonej loco magazyn importera: Cejlon pospolity 14—14,50 zł, Cejlon średni 15,25—16 zł, Cejlon specjalny od 17 zł, Sumatra 13,80 do 14 zł, Darjeeling 16—18 zł.

Korzenie:

Sytuacja na rynku krajowym nie wykazuje zmian w korzeniach. Ceny utrzymują się na dotychczasowym poziomie. Płacono ostatnio za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: pieprz czarny około 3,50 zł, pieprz biały 4,10—4,20 zł, piment 6,60—6,70 zł, cynamon Lignea 5,70—5,80 zł, cynamon Cassia Vera 6,30 do 6,60 zł.

Owoce suszone:

W ostatnim czasie dał się zauważyć brak koryntek, które w tym czasie były artykułem poszukiwanym na rynku. Płacono za koryntki 1,12 do 1,13 zł za 1 kg. Jest to bardzo wysoka cena dla tego artykułu, która mogła dojść do tej wysokości jedynie dzięki hossie, jaka powstała na rynku. Brak również śliwek kalifornijskich, ilość bowiem, na którą wydane zostały pozwolenia przywozu pokryła zapotrzebowanie w minimalnym stopniu. Daktyle francuskie uległy dalszej zniżce cen, dość znacznej i notowane są obecnie ca 14 zł skrzynka. Migdały włoskie uległy również pewnej zniżce cen i kształtują się 7,— do 7,10 zł za 1 kg. Jądra orzechów utrzymują się na poziomie cen poprzednich, tj. 6,30—6,40 zł. Ceny śliwek bośniackich notowane są bez zmian: 80-tki — 1,35 zł, 90-tki — 1,18—1,20 zł, 100-tki — 1,10 do 1,12 zł za 1 kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 1 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Venecia" z transportem: 7.324 skrzyń cytryn z Palermo, 10.946 skrzyń pomarańcz i 4.338 klatek mandarynek z Catanii, oraz 888 skrzyń cytryn z Messyny i 250 skrzyń z Catanii. Dla importerów gdańskich nadeszło 150 skrzyń cytryn, 50 worków migdałów i 95 worków orzechów z Palermo.

s/s „Erna" przybył do Gdyni dnia 14 lutego i wyładował ca 20.000 skrzyń cytryn, pomarańcz i mandarynek o wadze ca 650.000 kg.

Dnia 15 lutego s/s „Nyes" przywiózł do Gdyni z Pireusu, 111 skrzynek sułtanek wagi 1.665 kg, z Candii 3.386 skrzyń grapefruitów — wagi 56.293, z Izmiru 3.130 worków sułtanek wagi 43.064 kg. Dla Gdańska nadeszło 548 skrzynek sułtanek wagi 7.568 kg z Pireusu.

s/s „Gdynia" nadszedł do Gdyni dnia 18 lutego z Haify i wyładował 32.337 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich o wadze 1.294.260 kg. Dla importerów gdańskich nadeszło 300 skrzyń pomarańcz o wadze 12.000 kg.

Dnia 24 lutego przybył do Gdyni s/s „Bardaland" z transportem 304 worków orzechów — 24.320 kg i 118 worków — 4.100 kg rodzynek z Istambułu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły 2 przetargi, na których wystawiły następujące partie towaru:

dnia 3 lutego br. wystawiono:

1039 skrzyń pomarańcz palestyńskich Markise — sprzedano: 1039 skrz. w cenie 1,00—1,08 zł za 1 kg

650 klatek pomarańcz włoskich Gennaro Sanguinelli — sprzedano: 650 kl. w cenie 1,38—1,41 zł za 1 kg

100 klatek pomarańcz włosk. Gennaro Mori — sprzedano: 100 kl. w cenie 1,47 zł za 1 kg

742 klatek pomarańcz włoskich Spine Sanguinelli — sprzedano: 742 kl. w cenie 1,40—1,41 za 1 kg

1000 klatek mandarynek Gennaro — sprzedano: 1000 kl. w cenie 11,70—11.80 za 1 klatkę
1000 klatek mandarynek Spina — sprzedano: 1000 kl. w cenie 11,60—11,75 zł za 1 klatkę
1375 klatek mandarynek Spina — sprzedano: 1000 kl. w cenie 12,— zł za 1 klatkę
987 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 135 skrzyń w cenie 30—32,25 zł za 1 skrzynię
675 skrzynek daktyli marokańskich — sprzedano: 150 skrzynek w cenie 14,25—14,50 zł za 1 skrz.
440 worków rodzynek Elemé — sprzedano: 120 worków w cenie 1,35—1,36 zł za 1 kg
400 worków fig greckich — sprzedano: 95 worków w cenie 1,— zł za 1 kg.

na aukcji dnia 6 lutego br. wystawiono:

300 skrzyń pomarańcz palestyńskich Herenko — sprzedano: 300 skrzyń w cenie 0,98 —1,06 zł za 1 kg
1244 skrzyń pomarańcz palestyńskich Britas — sprzedano: 1.244 skrzyń w cenie 1,00—1,08 zł 1 kg
480 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 480 skrzyń w cenie 28—32 zł za 1 skrzynię
525 skrzyń daktyli marokańskich — sprzedano: 185 skrzyń w cenie: 14,25—14,50 zł za 1 skrz.
585 skrzyń sułtanek greckich — sprzedano: 185 skrzyń w cenie 1,75 zł 1 kg
305 worków fig greckich — sprzedano: 95 worków w cenie 0,99—1,00 zł za 1 kg
200 koszów fig włoskich — sprzedano: 120 kosz. w cenie 1,00 zł za 1 kg
1000 skrzyń pomarańcz palestyńskich Pritas — sprzedano: 1000 skrzyń w cenie 1,00—1,08 zł 1 kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły 3 aukcje, których przebieg był następujący:

dnia 31 stycznia wystawiono:

68 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 68 skrz. w cenie 1,20 zł 1 kg
177 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 177 beczek w cenie 0,80—0,93 zł 1 kg
1000 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 800 kl. w cenie 11,55—11,75 zł za 1 klatkę
1497 skrzyń pomarańcz włoskich — sprzedano: 1497 skrzyń w cenie 1,30—1,42 zł za 1 kg
100 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 100 skrzyń w cenie 29,— zł 1 skrzynia
140 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 140 skrzyń w cenie 32,50 zł 1 skrzynia
69 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 69 skrzyń w cenie 29,— zł 1 skrzynia
300 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 300 klatek w cenie 1,40 zł za 1 kg
300 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 300 kl. w cenie 11,75 za 1 klatkę
800 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 800 kl. w cenie 11,60—11,75 zł za 1 klatkę
1730 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1730 kl. w cenie 1,40—1,46 zł za 1 kg
180 worków koryntek greckich — sprzedano: 180 worków w cenie 1,03—1,04 zł za 1 kg

dnia 3 lutego wystawiono:

2005 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2005 klatek w cenie 1,37—1,39 zł za 1 kg
400 worków fig portugalskich — sprzedano: 400 worków w cenie 0,80—0,81 zł za 1 kg
300 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 300 skrzyń w cenie 1,11 zł za 1 kg
387 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 387 klatek w cenie 1,38 zł za 1 kg
387 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 387 kl. w cenie 11,75 zł za 1 klatkę
600 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 600 kl. w cenie 1,39 zł za 1 kg
600 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 600 kl. w cenie 1,39—1,40 zł za 1 kg
200 worków koryntek greckich — sprzedano: 200 worków w cenie 1,04 zł za 1 kg
477 klatek mandarynek włoskich — sprzedano: 477 kl. w cenie 11,10—11,45 zł za 1 klatkę
608 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 608 kl. w cenie 1,34—1,44 zł za 1 kg
550 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 550 kl. w cenie 1,36—1,39 zł za 1 kg
200 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 200 skrzyń w cenie 1,15—1,16 zł za 1 kg

dnia 7 lutego wystawiono:

1200 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 1200 skrz. w cenie 1,03—1,12 zł 1 kg
164 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 104 beczek w cenie 0,90 zł za 1 kg
1400 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 1400 skrzyń w cenie 1,01—1,12 zł za 1 kg
60 worków jąder orzechów laskowych — sprzedano: 60 worków w cenie 5,70—5,90 zł za 1 kg
60 worków migdałów włoskich — sprzedano: 60 worków w cenie 6,50—6,90 zł za 1 kg
400 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 1,06—1,07 zł 1 kg
100 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 100 skrzyń w cenie 31,50 zł za 1 skrzynię
400 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 400 klatek w cenie 1,42—1,44 zł za 1 kg
400 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrzyń w cenie 31,50 za 1 skrzynię
110 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 110 skrzyń w cenie 1,10 zł za 1 kg
500 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 1,09—1,11 zł za 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W czasie ubiegłego tygodnia dało się zauważyć większe zainteresowanie pomarańczami palestyńskimi, których cena zwyżkowała do 1,18 zł za 1 kg. Zainteresowanie i zwyżka cen tłumaczą się tym, że większe zapasy, jakie do niedawna leżały w magazynach, zmniejszyły się. Pomarańcze włoskie cieszą się w dalszym ciągu zainteresowaniem i cena ich kształtuje się około 1,40 zł za 1 kg. Cytryny włoskie nie znajdują większego popytu i notowane są 58 do 60 zł para. Nie cieszą się również zaintereso-

waniem grapefruity palestyńskie. Ceny tego artykułu kształtują się ca 30 zł skrzynia. W ostatnim czasie nastąpił wzrost zainteresowania mandarynkami włoskimi, których sezon się kończy. W związku z tym ceny zwyżkowały do 13 zł za klatkę.

Ogólnie daje się odczuwać w handlu hurtowym owoców poprawa sytuacji.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 lutego br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych:

14.992 skrzyń pomarańczy palestyńskich,
1.685 klatek pomarańczy włoskich,
7.617 klatek mandarynek,
19.920 skrzyń cytryn.
2.123 skrzyń grapefruitów.

W porównaniu do stanu owoców, zanotowanego dnia 31 stycznia zapas pomarańczy palestyńskich zmniejszył się o około 60%, tak samo pomarańczy włoskich i mandarynek, nieznacznie zmniejszył się również zapas grapefruitów. Powiększył się natomiast o ca 10% zapas cytryn.

PRZYWÓZ OWOCÓW DO POLSKI W ROKU 1938

Rok 1938 w zakresie przywozu owoców do Polski w porównaniu z latami poprzednimi był rekordowym, zarówno pod względem ilości przywiezionych owoców, jak i pod względem ich wartości.

Wartość przywiezionych owoców od roku 1934 do roku 1938 przedstawia się następująco (w tysiącach złotych):

1934 — 21.164
1935 — 35.423
1936 — 29.744
1937 — 31.802
1938 — 37.845

W okresie więc ostatnich pięciu lat przywieźliśmy z zagranicy owoców za 156 milionów złotych.

Przywóz owoców w roku 1938 jest większy, aniżeli w roku poprzednim o 12 proc. pod względem ilościowym i o 19 proc. pod względem wartościowym. Świadczyłoby to o wzroście cen na rynku owocowym, o czym w szczegółach mowa będzie dalej.

Dzieląc owoce na dwie grupy — owoce klimatu umiarkowanego i owoce południowe stwierdzamy, że w roku 1938 wzrost przywozu odnosi się do obu grup, z tym jednak, że wzrost przywozu owoców klimatu umiarkowanego jest intensywniejszy. Owoców południowych sprowadzamy znacznie więcej od owoców klimatu umiarkowanego, a stosunek przedstawia się jak 24,4 miliony złotych do 13,4 milionów złotych.

Ilościowy przywóz owoców w ogólnym zestawieniu w okresie czterech ostatnich lat przedstawia tablica poniżej (w tonach):

Owoce klimatu umiarkowanego:	1935	1936	1937	1938
jabłka	3.074	1.323	151	1.084
śliwki	2.675	3.457	1.523	1.901
wiśnie i czereśnie	180	133	155	116
winogrona	5.803	4.791	4.431	4.885
morele i brzoskwinie	97	366	209	176
arbuzy i melony	1.570	1.252	2.707	3.532
inne owoce świeże	13	4	3	9
śliwki suszone	6.750	6.761	5.218	6.633
rodzynki	2.726	2.721	2.567	3.349
inne owoce suszone	154	55	72	52
Owoce południowe:				
banany	1.928	1.986	1.965	3.125
pomarańcze i mandar.	34.083	26.261	27.142	25.627
cytryny	12.344	8.529	10.564	12.373
daktyle	93	95	191	205
figi	1.184	999	1.000	2.229
inne owoce	9	7	11	6
konserwy owocowe	76	30	50	56
skórki pomarańczowe	76	32	22	25

Źródło: publikacje Głównego Urzędu Statystycznego.

Ogólna waga wszystkich owoców, przywiezionych w roku 1938 wynosi 65 tysięcy ton, co wobec 57 tysięcy ton w roku 1937 stanowi zwyżkę o 12 proc.

Istotną cyfrę w handlu owocami z punktu widzenia bilansu handlowego Polski stanowi ich wartość. Zestawienie wartości przywiezionych owoców w latach 1935-1938 przedstawia tablica poniżej (w 1000 złotych):

Owoce klimatu	1935	1936	1937	1938
umiarkowanego	**12.749**	**10.962**	**9.708**	**13.443**
jabłka	1.793	669	84	715
śliwki	1.139	1.214	696	1.059
wiśnie i czereśnie	133	105	113	123
winogrona	2.728	2.936	2.809	3.688
morele i brzoskwinie	81	244	196	143
arbuzy i melony	335	254	408	583
inne owoce świeże	11	7	7	5
śliwki suszone	4.479	3.533	3.260	4.443
rodzynki	1.837	1.917	2.049	2.629
inne owoce suszone	213	83	89	75
Owoce południowe	**22.674**	**18.782**	**22.094**	**24.402**
banany	978	1.029	1.072	1 698
pomarańcze i mandar.	15.560	12.323	13.715	14.060
cytryny	5.279	4.546	6.355	7.103
daktyle	103	160	236	224
figi	583	614	536	1.130
inne owoce	31	50	101	85
konserwy owocowe	67	26	53	66
skórki pomarańczowe	73	32	26	36

Pobieżny rzut oka na tablicę wskazuje, że nastąpił wzrost przywozu wszystkich owoców z małymi wyjątkami (moreli i brzoskwiń, daktyli oraz „innych owoców suszonych" i „innych owoców południowych"). W szczególności pod względem wartościowym nastąpił wzrost przywozu: jabłek o 748%, śliwek świeżych o 52%, wiśni i czereśni o 9%, winogron o 31%, arbuzów i melonów o 43%, śliwek suszonych o 36%, rodzynek i koryntek o 28%, bananów o 58%, pomarańcz i mandarynek o 2%, cytryn o 12%, fig o 110%, konserw owocowych o 25%, skórek pomarańczowych o 38%.

Przechodzimy do analizy przywozu najważniejszych owoców według krajów, skąd są przywożone.

Śliwki świeże.

W przywozie śliwek świeżych w okresie ostatnich lat dokonała się olbrzymia przemiana pod względem rynków zakupu. O ile jeszcze w roku 1936 kolejność przywożących państw co do ilości i wartości śliwek była: Jugosławia, Włochy, Węgry, to w r. 1937 i 1938 porządek jest inny — Jugosławia przeszła na ostatnie miejsce, a przywóz śliwek z Jugosławii zmalał do minimum.

Oto zestawienie przywozu śliwek świeżych według państw:

	1935	1936	1937	1938
		waga w tonach		
Ogólny przywóz	**2.675**	**3.457**	**1.523**	**1.901**
w tym:				
Włochy	260	784	1.201	1.323
Węgry	304	509	268	455
Jugosławia	1.369	2.066	52	103
		wartość w 1000 zł		
Ogólny przywóz	**1.139**	**1.214**	**696**	**1.059**
w tym:				
Włochy	151	324	570	706
Węgry	117	180	94	275
Jugosławia	512	651	28	60

Interesującym jest fakt, że przywóz śliwek świeżych wagowo wzrósł o 25 proc., podczas gdy wartościowo wzrósł o 52 proc. Nastąpiła zatem zwyżka cen towaru. W roku 1937 ogólnie biorąc, za tonę śliwek płaciliśmy średnio 457 złotych, a w roku 1938 cena podniosła się do 557 złotych, czyli o 22 proc. Oczywiście cena towaru zależy przede wszystkim od rynku zakupu (i od okresu, w którym owoc jest przywożony). W szczególności więc cena śliwek z Włoch wzrosła w porównaniu z rokiem 1937 z 475 złotych za tonę do 534 złotych, czyli o 12 proc., z Węgier z 351 złotych za tonę do 604 złotych, czyli o 72 proc., z Jugosławii z 538 złotych za tonę do 583 złotych, czyli o 8 proc.

Śliwki suszone.

Przywóz śliwek suszonych jest znacznie większy, niż śliwek świeżych. Sprowadzane one są głównie z Jugosławii i Stanów Zjednoczonych A. P., a ponadto w mniejszych już ilościach z Austrii, Rumunii, Włoch, Bułgarii. Przywóz śliwek suszonych ze Stanów Zjednoczonych i Jugosławii przedstawia się następująco:

	1935	1936	1937	1938
		waga w tonach		
Ogólny przywóz	**6.750**	**6.761**	**5.218**	**6.633**
w tym:				
Stany Zjednoczone	1.949	2.584	2.203	2.808
Jugosławia	3.055	3.464	2.497	2.506
		wartość w 1000 zł		
Ogólny przywóz	**4.479**	**3.533**	**3.260**	**4.443**
w tym:				
Stany Zjednoczone	1.930	1.272	1.263	1.533
Jugosławia	2.202	1.912	1.619	1.922

Z zestawienia tego wynika, że cena śliwek suszonych jugosłowiańskich jest wyższa. — Tona śliwek suszonych z Jugosławii w roku 1937 kosztowała 648 złotych, a w roku 1938 — 767 złotych, czyli wzrosła o 18 proc., podczas gdy cena śliwek amerykańskich obniżyła się o 3,5 proc., a mianowicie z 573 do 553 złotych za tonę.

Winogrona.

Winogrona stanowią największą pozycję wśród owoców klimatu umiarkowanego. Na liście państw przywożących do Polski ten owoc figuruje szereg państw, wśród nich najważniejszymi są: Bułgaria, Rumunia, Holandia, Grecja, Włochy, Węgry, Belgia i w znacznie mniejszym stopniu Jugosławia. Przywóz winogron z tych państw przedstawia się następująco:

	1935	1936	1937	1938
		waga w tonach		
Przywóz ogółem	**5.803**	**4.791**	**4.431**	**4.885**
w tym:				
Bułgaria	1.543	727	641	1.745
Rumunia	1.895	1.236	1.551	1.636
Holandia	80	268	373	393
Grecja	709	632	685	385
Włochy	—	383	392	378
Węgry	137	350	468	230
Jugosławia	568	758	218	56
Hiszpania	855	388	60	—
		wartość w 1000 złotych		
Przywóz ogółem	**2.728**	**2.936**	**2.807**	**3.688**
w tym:				
Bułgaria	888	594	501	1 365
Rumunia	407	290	665	809
Holandia	99	350	442	646
Grecja	262	473	490	298
Włochy	—	230	217	218
Węgry	122	208	218	174
Jugosławia	227	351	120	43
Hiszpania	701	344	74	—

W kierunkach przywozu winogron do Polski nastąpiły bardzo daleko idące i poważne zmiany, wyrażające się mianowicie ogromnym wzrostem przywozu winogron z Bułgarii (o 172 proc. większym aniżeli w roku 1937 w relacji wartościowej) następnie z Rumunii i Holandii, przy jednoczesnym zahamowaniu przywozu z państw pozostałych i całkowitym wstrzymaniu przywozu z Hiszpanii.

Ogółem biorąc wzrost przywozu winogron pod względem wagowym wykazuje 10 proc., pod względem zaś wartości — o 31 procent. Nastąpiła zwyżka cen o 19 proc., a mianowicie ogółem biorąc tona winogron w roku 1937 kosztowała przeciętnie 634 złote, a w roku 1938 — 755 złotych.

W szczególności ceny winogron z poszczególnych państw wzrosły z roku 1937 na 1938 w następujący sposób (złotych za tonę):

Bułgaria	z 782	do	782	—	Bez zmiany
Rumunia	z 429	do	494	—	tj. o 15%
Holandia	z 1185	do	1643	—	tj. o 39%
Grecja	z 715	do	774	—	tj. o 8%
Włochy	z 554	do	586	—	tj. o 6%
Węgry	z 466	do	756	—	tj. o 62%

Oczywiście w grę tu wchodzi nie tylko gatunek owoców, lecz i okres, w którym zostały sprzedane. Jest to bardzo ważny moment, szczególnie w handlu winogronami.

Rodzynki i koryntki.

Pochodnym produktem od winogron są rodzynki i koryntki, których sprowadzamy za 2,6 milionów złotych. Głównymi dostawcami są tu Grecja i Turcja, które przywożą do Polski tego towaru mniej więcej po równi. W roku 1938 przywieziono: z Grecji 1.723 ton za 1.178 złotych, z Turcji 1.633 ton za 1.225 złotych — W latach poprzednich Turcja stała znacznie w tyle za Grecją.

Inne owoce klimatu umiarkowanego, jak śliwki i czereśnie, morele i brzoskwinie, arbuzy i melony, pochodzące przeważnie z Węgier, stanowią znacznie mniejsze pozycje w ogólnym zestawieniu przywozu owoców.

Przechodzimy do omówienia owoców południowych, ograniczając się do najważniejszych: pomarańcz i mandarynek, cytryn, bananów.

Pomarańcze i mandarynki.

Pomarańcze i mandarynki stoją na czele wszystkich przywożonych do Polski owoców, a wartość ich w roku 1938 stanowi blisko 30% ogólnej wartości importu owoców. Głównymi dostawcami tych owoców na rynek Polski są: Palestyna, Włochy, Hiszpania i Mozambik, a do roku 1936 na liście tej figurowały również Stany Zjednoczone A. P.

Przywóz pomarańcz i mandarynek przedstawia się następująco:

	1935	1936	1937	1938
	waga w tonach			
Przywóz ogółem	**34.083**	**26.261**	**27.142**	**25.627**
w tym:				
Palestyna	6.342	9.529	10.306	15.575
Włochy	4.118	641	5.114	8.066
Hiszpania	20.493	14.086	9.769	871
	wartość w 1000 złotych			
Przywóz ogółem	**15.560**	**12.323**	**13.715**	**14.060**
w tym:				
Palestyna	3.415	5.373	5.306	7.544
Włochy	3.123	414	3.531	5.273
Hiszpania	7.323	5.409	3.727	526

Poza wymienionymi państwami w roku 1938 przywieziono pomarańcz z Mozambiku 856 ton za sumę 536 tysięcy złotych i to w okresie jesiennym, gdy pomarańcze w Palestynie i we Włoszech jeszcze nie były dojrzałe.

Porównywując przywóz pomarańcz i mandarynek w okresie 2 lat, stwierdzamy ilościowe zmalenie importu, przy jednoczesnym wzroście jego wartości. A więc nastąpiła zwyżka cen tych owoców. Przeciętna cena 1 tony w roku 1937 wynosiła 505 złotych, a w roku 1938 wzrosła do 549 złotych, czyli o 9 proc.

Przechodząc do analizy cen pomarańcz i mandarynek z poszczególnych krajów stwierdzamy spadek lub wzrost (w złotych za tonę):

Palestyna	spadek	z 515	na 484	tj. o	6%
Włochy	spadek	z 690	na 654	tj. o	5%
Hiszpania	wzrost	z 382	na 604	tj. o	58%
Inne kraje	wzrost	z 589	na 643	tj. o	9%

Cytryny.

Przywóz cytryn do Polski, które przychodzą tylko z Włoch, wzrósł pod względem ilościowym o 17 proc., pod względem zaś wartościowym o 12 proc. Nastąpiła więc zniżka ceny cytryn o 5 proc., a mianowicie z 602 złotych za tonę do 574 złotych.

Banany.

Banany zajmują trzecie kolejne miejsce wśród owoców południowych. Przywóz ich w roku 1938 znacznie przewyższa rok poprzedzający, a mianowicie pod względem wagowym nastąpił wzrost przywozu o 59 proc. — pod względem wartościowym o 58 procent. Świadczy to o nieznacznym spadku ceny. Istotnie 1 tona bananów w roku 1937 kosztowała przeciętnie 546 złotych, w roku 1938 kosztowała 543, czyli spadek ceny wynosi 0,6 proc.

Głównym dostawcą bananów są kraje Ameryki Środkowej, poza tym w niewielkich ilościach Kolumbia i inne kraje. Przywóz bananów przedstawia się następująco:

	1935	1936	1937	1938
	waga w tonach			
Przywóz ogółem	**1.928**	**1.986**	**1.965**	**3.125**
w tym:				
Ameryka Środkowa	718	1.440	1.260	2.052
Kolumbia	202	269	224	135
Inne kraje	1.008	377	481	938

	wartość w 1000 złotych			
Przywóz ogółem	**978**	**1.029**	**1.072**	**1.698**
w tym:				
Ameryka Środkowa	391	746	695	1.117
Kolumbia	95	133	116	82
Inne kraje	492	150	261	499

Na odcinku kilku lat rynki zakupu bananów uległy zmianie, a mianowicie dominującą ilość bananów dostarczają kraje Ameryki Środkowej, podczas, gdy jeszcze przed paru latu dostawcami były: Honduras, wyspy kanaryjskie, Gabon francuski i inne.

Ceny tych owoców w porównaniu do roku 1937 nie uległy prawie zmianie jeżeli chodzi o całość przywozu, z poszczególnych jednak krajów uległy pewnym zmianom. Podajemy ceny w złotych za tonę:

Ameryka Środkowa z 552 na 544 tj. zniżka o 1,5 proc., Kolumbia z 518 na 607 tj. zwyżka o 17 proc., inne kraje z 543 na 532 tj. zniżka o 2 proc.

Wartość przywozu innych owoców południowych jest znacznie mniejsza. Pochodzą one z różnych krajów, jak np. figi przeważnie z Grecji, Turcji i Włoch; daktyle — z Iraku, Algeru, Portugalii i Francji.

Zwiększenie przywozu owoców do Polski nastąpiło wskutek liberalniejszej polityki przywozowej i w pewnym stopniu wskutek zwiększenia się zdolności konsumcyjnej ludności w Polsce.

B. P.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ

K a w a :

Na podstawie opublikowanych danych statystycznych na rok 1938 stwierdzić i porównać można zbiory i dostawy kawy za wymieniony okres czasu w porównaniu z latami poprzednimi 1937 i 1936.

	Rok kalendarzowy		
Dostawy światowe	1938	1937	1936
według statystyki			
portów — ogółem	27.333,584	24.333,728	25.097,226
Z tego do U. S. A.	13.719,584	12.233,728	15.560,226
Europa i inne kraje	13.614,000	12.100,000	12.537,000
Eksport z Brazylii —			
ogółem	17.638,000	12.465,000	14.586,000
Z tego do U. S. A.	9.213,000	6.612,000	8.052,000
Europa i inne kraje	8.425,000	5.853,000	6.534,000
Dostawa kaw niebieskich podług statystyki portów-ogółem	9.983,000	10.954,472	10.273,711
Z tego do U. S. A.	4.859,000	5.359,472	4.487,711
Europa i inne kraje	5.124,000	5.595,000	5.786,000

Jak wynika z zestawienia statystycznego, ogólne dostawy światowe kawy na rynki konsumcyjne w roku 1938 wyniosły 27.333.584 worków. Jeśli wziąć pod uwagę, że w tej cyfrze znajduje się 8 mil. worków, których waga wynosi powyżej 60 kg, można powiedzieć, że ogólne dostawy kawy w workach po 60 kg wynosiły około 29 milionów. W porównaniu do tych ilości produkcja światowa wynosiła 35 milionów worków, z tego 15 milionów worków z brazylijskiego stanu Sao Paulo. Z zestawienia tych cyfr wynika, że konsumcja coraz więcej zbliża się do produkcji. O ile Brazylia w dalszym ciągu kontynuować będzie niszczenie pewnej części zbiorów, oczekiwać można całkowitego unormowania handlu kawą.

Zagraniczne biura statystyczne podają ciekawe statystyki o imporcie kawy różnych krajów. Ilość podana jest w workach po 60 kg.

	1937/38	1936/37
Polska	94,573	94,883
Francja	3.160,200	3.123,700
Niemcy	3.027,150	2.877,117
Belgia	887,317	861,050
Holandia	768,317	490,450
Szwecja	799,200	797,917
Italia	578,400	612,400
Dania	463,700	478,400
Finlandia	385,938	361,383
Czechosłowacja	188,800	188,067

Zbiory niebieskich kaw w sezonie 1938/39 mają być około 1.000,000 worków mniejsze, poza tym zbiór kaw z francuskich kolonij powiększy się o około 200.000 worków.

Tak Brazylia jak i Kolumbia posiadały w roku 1938 rekordowe ilości eksportu, który wyniósł w Brazylii 17.500.000 worków lub 41,5% więcej, w Kolumbii zaś 4.250.000 worków lub 5% więcej: w stosunku do poprzedniego roku.

Brazylia szacuje swe zbiory tego sezonu na 14—15 mil. worków, z czego prawdopodobnie będzie zniszczonych 20% podłych gatunków i 10% lepszych gatunków. Ogółem zniszczono dotychczas 64.733.000 worków. Choroba kawowa, t. zw. Bronca pest przechodzi w stale nowe rejony i wyrządza wielkie szkody.

Tanganyika. Stacja stworzona do badania kawy, Research and Experiment Station, pracuje już od roku 1934. Pracuje ona w kierunku polepszenia egzystujących plantacyj i selekcji nowych.

Costa Rica. Zbiory obecne cierpią na chorobę liści t. zw. ojo de gallo. Choroba ta może spowodować w przyszłości wielkie przeszkody w ilościowej i jakościowej produkcji.

Francja stale powiększa pokrycie swych zapotrzebowań z własnych kolonij. Importowała ona w r. 1933 — 308.118 worków, obecnie już 950.000 własnej kawy, co stanowi 30% ogólnej konsumcji.

H e r b a t a :

Z Indyj Południowych eksportowano w listopadzie r. ub. — 4.960,975 lbs herbaty (4.665,444 lbs w listopadzie 1937 r.) Ogółem od stycznia do 30 listopada eksportowano 50.768,77 lbs.

Wielka Brytania święci 100-lecie aukcji herbacianej w Londynie. „Asiatic Journal" pisze 100 lat temu: „Pierwszy import herbaty z terenów Wielkiej Brytanii w Assamie, stanowiący osiem skrzyń wagi 350 lbs, został na publicznej aukcji sprzedany w pokojach handlowych Mincing hause dnia 10 stycznia 1839 roku przez East India Company i wywołał dużo ciekawości. W ilości tych 8 skrzyń trzy stanowił Assam souchong i pięć Assam pekoe".

Już sto lat wstecz konsumowała Anglia dużo herbaty, bo 32.000 lbs. Ilość ta od roku 1839 znacznie wzrosła, tak samo produkcja krajów Imperium Brytyjskiego, która stanowi obecnie 800.000.000 lbs herbaty rocznie.

Notowania nowojorskie kawy w U. S. A. centach:

	styczeń 12	grudzień 5
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6,90—7,30	7,15—7,60
Rio 7/8 (Victoria) C&F	4,65—4,75	4,70
Jawa Robusta Weshed C&F	6,20	6,35
Maracaibo:		
Trujilo	6,75	7,25
Cucuta washed	12,75	13,00
La Guayra:		
Caracas washed	11,75	7,25
Puerto Cabello washed	11,5	12,—
Columbia:		
Bogota Good washed	13,00	13,25
Manizales Excelso	13,5	13,5
Medellin excelso	13,75	14,00—14,25
Mexico Cordoba washed	11,75	12,00
Tapachula	11,00	
Coatepec	13,25	
Guatemala good weshed	10,75	
San Salvador washed firsts	11,5	
Jamajca	6,75	7,00

A. Wiatrak.

ROZWÓJ PLANTACYJ BANANÓW W GWINEI FRANCUSKIEJ.

Powierzchnię zajętą pod plantacje bananów w Gwinei francuskiej szacuje się obecnie na 2.300 ha o przeciętnej wydajności 21 ton bananów z jednego ha.

Plantacje bananów skoncentrowane początkowo w okręgu Kindia, głównie w F-riguiagbe, rozwinęły się następnie w okolicach Konakry. Dubréka, Boffa, Forécariah, Mamcu. W ogóle należy stwierdzić przesuwanie się zasięgu plantacyj z Gwinei Środkowej w kierunku do wybrzeża, w ten sposób uzyskuje się lepszą regularność wywozu bananów szczególnie w miesiącach marzec — maj, gdyż w tym okresie wywóz z Środkowej Gwinei jest utrudniony.

POLSKA NA 6 MIEJSCU W IMPORCIE OWOCÓW CYTRUSOWYCH PALESTYŃSKICH.

Według urzędowej statystyki od początku sezonu do końca 1938 roku eksportowała Palestyna 3.768.892 skrzyń owoców cytrusowych. Z tej ilości na pomarańcze przypada 3.029.602 skrzyń, 639.185 na grapefruity, 84.648 na cytryny i 15.457 skrzyń na inne owoce. Na sam grudzień 1938 roku przypada 2,9 milionów skrzyń całego eksportu.

Do najpoważniejszych odbiorców owoców palestyńskich należą: Anglia — 2.406.260 skrz., Holandia — 313.316 skrzyń, Belgia — 261.097 skrzyń, Szwecja — 201.936, Norwegia—158.020, i Polska — 105.569 skrzyń. Niżej podajemy szczegółowe zestawienie z rozbiciem na pomarańcze, grapefruity i cytryny:

	pomarańcze	grapefruity	cytryny	inne owoce
Anglia	2.019.310	361.304	22.132	3.314
Holandia	386.947	22.640	3.371	358
Belgia	160.216	92.223	8.154	504
Szwecja	182.441	18.274	938	283
Norwegia	141.421	13.685	2.694	220
Polska	*83.954*	*12.570*	*650*	*8.395*
Francja	10.799	48.722	7.293	3
Rumunia	14.231	13.579	34.650	1.177
Dania	39.335	8.050	816	311

Jak z powyższego zestawienia wynika do najpoważniejszych odbiorców grapefruitów oprócz Anglii należy przede wszystkim Belgia, dalej Francja i Holandia i stosunkowo Szwecja. Najpoważniejszym odbiorcą cytryn palestyńskich jest Rumunia, innych owoców zaś *Polska.*

Przedstawiona powyżej sytuacja może ulec zmianie do końca sezonu.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.